



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 38]

नई दिल्ली, मंगलवार, फरवरी 21, 2012/फाल्गुन 2, 1933

No. 38]

NEW DELHI, TUESDAY, FEBRUARY 21, 2012/PHALGUNA 2, 1933

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 14 फरवरी, 2012

सं. टीएएमपी/34/2011-एनएमपीटी.—महापत्तन न्याय अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, न्यू मेंगलूर पत्तन न्याय से उसके दरमान के संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/34/2010-एनएमपीटी

न्यू मेंगलूर पत्तन न्याय

...

आवेदक

आदेश

(जनवरी, 2012 के 6वें दिन पारित)

यह मामला न्यू मेंगलूर पत्तन न्याय (एनएमपीटी) द्वारा अपने दरमान के संशोधन के लिए दाखिल किए गए प्रस्ताव से संबंधित है।

2. न्यू मेंगलूर पत्तन न्याय (एनएमपीटी) का दरमान (एसओआर) इस प्राधिकरण द्वारा 31 मार्च 2009 तक की वैधता के साथ आदेश दिनांक 11 मई 2008 द्वारा संशोधित किया गया था। पत्तन के अनुरोध पर, तत्काल प्रस्ताव दाखिल करने के लिए पत्तन को निदेश के साथ मौजूदा दरमान की वैधता आदेश दिनांक 17 जून 2009, 23 अक्टूबर 2009 और 31 मार्च 2010 द्वारा समय-समय पर विस्तारित की गई थी।

3.1 नियमित फॉलो अप के बाद, एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 30 सितंबर 2010 द्वारा अपने दरमान के संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव दाखिल किया था। एनएमपीटी द्वारा प्रस्ताव में किए गए मुख्य निवेदन निम्नवत् हैं:-

- (i). प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित एनएमपीटी द्वारा प्राधिकृत सेवा प्रदाता द्वारा उपलब्ध करवाई गई हारबर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) के किराये की दर प्रस्तावित दरमान में शामिल नहीं की गई थी।
- (ii). आरसीएचडब्ल्यू से प्रति टन आधार पर आय अनुमान जिसके लिए पृथक प्रस्ताव दाखिल किया गया है पर विचार किया गया है।
- (iii). प्राधिकरण ने आदेश दिनांक 18 जून 2010 (23 जुलाई 2010 को अधिसूचित) द्वारा एनएमपीटी संपदा के पट्टा किराये 20 करोड़ रुपये से पूर्वापरी प्रभाव से संशोधित किए गए थे। उसपर परिकलित आय की बकाया राशियां एफएमआई शीर्ष के अधीन की अवधि आय रूप में लेखांकित की गई है।
- (iv). घाटशुल्क प्रत्येक प्रकल्प से, तीन जेट्टियों अर्थात् जेट्टी सं. 8, 10 और 11 पहले समझौता जापन (एमओयू) के अधीन शामिल की गई थीं और घाटशुल्क वार्षिक आधार पर परिकलित किया गया था। 16 अक्टूबर 2009 से, मेंगलूर रिफाइनरी और पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड (एमआरपीएल) द्वारा कार्गो प्रहस्तन के लिए समर्पित जेट्टी सं. 10 एमओयू द्वारा शामिल नहीं की गई है और अन्य जेट्टियों के अनुसार योग्यता नहीं रखती है। सभी जेट्टियों के लिए वैसे समान घाटशुल्क है जेट्टी वार घाटशुल्क गणना के लिए कोई पृथक कार्यवाही नहीं की गई है।

3.2. इस प्रस्ताव के साथ एनएमपीटी द्वारा दाखिल किए गए लागत विवरण की मुख्य विशेषताएं नीचे दी गई हैं:-

क. लागत विवरण

- (i). 31 मार्च 2010 को पत्तन की अभिकल्पित क्षमता 442 मिलियन टन (मी.ट.) निर्धारित की गई है। वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान निम्नलिखित क्षमता संवर्धन की उम्मीद है:

वर्ष	परियोजना	क्षमता संवर्धन लाख टनों में
2011-12	यूपीसीएल	54
2012-13	(क) कस्टनर टर्मिनल	45
	(ख) जेट्टी	78
2013-14	अभिव्यक्त लौह अयस्क प्रहस्तन	66 20

- (ii). 442 मी.ट. की अभिकल्पित क्षमता के विपरीत, पत्तन ने वर्ष 2008-09 और 2009-10 में क्रमशः 336.91 मी.ट. और 355.28 मी.ट. का प्रहस्तन किया है। वर्ष 2010-11 और 2011-12 से 2013-14 के लिए पूर्वानुमानित यातायात और आय नीचे तालिकाबद्ध की गई है:-

वर्ष	यातायात (मी ट मे)	आय (रु लाखों में)
2010-11	387.40	38,175.05
2011-12	410.00	41,616.62
2012-13	435.00	44,073.92
2013-14	473.60	47,831.05

वर्ष 2010-11 में 9 प्रतिशत की यातायात वृद्धि और 20 प्रतिशत की आय वृद्धि की उम्मीद है। अनुवर्ती वर्षों 2011-12 से 2012-14 के लिए, तत्संबंधी पिछले वर्षों के अनुमान में 6 प्रतिशत से 8 प्रतिशत की वृद्धि का अनुमान लगाया गया है। उक्त अवधि के लिए आय में 6 प्रतिशत से 8 प्रतिशत वृद्धि का अनुमान लगाया गया है।

(III). वर्ष 2010-11 से 2013-14 के दौरान सकल प्रखंड में क्रमशः रु 4280.00 लाख, रु 8445.00 लाख और रु 6045.00 लाख संवर्धनों का प्रस्ताव किया गया है।

(iv). समग्र पत्तन के लिए मौजूदा प्रशुल्क में लागत विवरण के अनुसार बढाई समग्र अधिशेष/घाटा स्थिति और प्रमुख गतिविधियां नीचे तालिकाबद्ध की गई हैं:-

क्र.सं.	विवरण	अधिशेष/घाटा 2011-12		अधिशेष/घाटा 2012-13		अधिशेष/घाटा 2013-14		कुल अधिशेष/घाटा	औसत अधिशेष/ घाटा आय के प्रतिशत रूप में
		(रु लाखों में)	आय का %	(रु लाखों में)	आय का %	(रु लाखों में)	आय का %	(रु लाखों में)	
1.	समग्र पत्तन	4168.46	9.99%	2789.64	6.33%	1811.17	3.78%	8759.17	8.70%
2.	कार्गो/कंटेनर प्रहस्तन आय	12099.85	41.03%	11936.41	38.09%	11961.67	38.08%	36027.93	38.08%
3.	पोर्ट सहायता आय	-9475.91	-107%	9396.99	-112%	-10282.04	-112%	28133.94	-110.33%
4.	रेलवे	-27.24	-4.99%	-20.78	-3.63%	-6.02	1%	54.04	-3.21%
5.	संपदा	561.79	15.28%	269.98	7.20%	87.84	2.29%	919.41	8.26%

ख. दरमान

(i). वर्तमान दरमान वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए जारी रखने का प्रस्ताव किया गया है। कुछ प्रशुल्क मदों में मामूली संशोधन प्रस्तावित किए गए हैं और पत्तन ने दावा किया है कि उसे पत्तन को पर्याप्त राजस्व नहीं मिलेगा।

(ii). बाजों टगों, लॉचों आदि के लिए, मौजूदा पाइलटेंज प्रभार को जारी रखने का प्रस्ताव किया गया है परन्तु यह कहते हुए संशोधित किया गया है कि यह टगों के उपयोग के बिना लागू किया जाएगा। यदि टगों का इस्तेमाल किया जाता है तो पत्तन ने पाइलटेंज प्रभारों के 50 प्रतिशत की अतिरिक्त वसूली का प्रस्ताव किया है।

(iii). पाइलट की सेवा के मांगपत्र के रद्दीकरण के लिए प्रभारों में 5 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है।

(iv). (क). खाद्य तेल के लिए घाटशुल्क को मौजूदा रु 50 से रु 60 प्रति टन करने का प्रस्ताव किया है।

(ख). ग्रेनाइट, जिंक, कॉपर कंसट्रेट, कॉपर कैथोड अल्यूमिनियम और टिच, टिचर तथा पेपर जैसी कुछ मदों की घाटशुल्क दर में कटौती का प्रस्ताव किया गया है।

(ग). क्र.सं. 6 पर अन्य गैर बल्क मद के लिए यथामूल्य घाटशुल्क दर को 0.40 प्रतिशत से बढ़ाकर 0.50 प्रतिशत करने का प्रस्ताव किया है।

(v). मार्शलिंग यार्ड के उपयोग के लिए प्रभारों में 25 प्रतिशत से 50 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है।

(vi). स्टीमर एजेंसी को लाइसेंस जारी करने के लिए शुल्कों में 5 से 10 गुना वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है, नया प्रवेश शुरू किए जाने तक अस्थायी लाइसेंस जारी करने के लिए मौजूदा दरों के बराबर करने का प्रस्ताव किया गया है।

3.3 एनएमपीटी ने सहायित प्रस्तावित दरमान को 1 अक्टूबर 2010 से अनुमोदित करने और संबंधित प्रशुल्क के अंतिम अनुमोदन तक मौजूदा दर का विस्तार करने का अनुरोध किया है।

4. यह देखा गया था कि कार्गो प्रहस्तन गतिविधि और पोत संबंधित गतिविधि के अधीन वैयक्तिक उप-गतिविधियों के लिए लागत विवरण न्यू मंगलूर पत्तन न्यास द्वारा फाइल नहीं किए गए हैं। अतः एनएमपीटी से निर्धारित प्रारूप में उप-गतिविधि-वार लागत विवरण दाखिल करने का अनुरोध किया गया था।

5. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, एनएमपीटी का प्रस्ताव संबंधित उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया था। उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां एनएमपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं। एनएमपीटी ने उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों पर प्रतिसाद दिया था।

6.1. यहां पर यह भी बताया गया है कि एनएमपीटी द्वारा सामान्य संशोधन प्रस्ताव दाखिल करने से पहले, मंगलूर रिफाइनरी एंड पेट्रोकेमिकल लिमिटेड (एमआरपीएल) ने अपने पत्र दिनांक 30 मार्च 2010 द्वारा ऋण के भुगतान के बाद अर्थात् 16 अक्टूबर 2009 से अवधि के लिए घाटशुल्क के निर्धारण के संबंध में पृथक अभ्यावेदन दिया था। एमआरपीएल द्वारा कही गई मुख्य बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है:

- (i). एमओयू के खंड 4 में घाटशुल्क दर के निर्धारण के बारे में कहा गया है जिससे एनएमपीटी उधार ली गई निधियों और उनपर ब्याज का भुगतान कर सके। इसके अलावा, खंड 4 के अनुसार एक बार ऋणों का भुगतान किया जाता है तो एनएमपीटी सामान्य घाटशुल्क प्रभार वसूल करने के लिए सहमत है जो सरकार के अनुमोदन के अधीन उनके बीच सहमति से होगा। करार नहीं होने की स्थिति में पोत परिवहन मंत्रालय का निर्णय अंतिम और दोनों पर बाध्यकारी होगा।

निधियों का पुर्नभुगतान 16 अक्टूबर 2009 को किया गया था। उसके मद्देनजर, एनएमपीटी ने एनएमपीटी के दरमान में निर्धारित ₹ 70 प्रति टन के सामान्य घाटशुल्क प्रभार वसूल करने शुरू कर दिए हैं। एनएमपीटी को एमआरपीएल से सहमत होना होगा अथवा उसके निर्धारण के लिए टीएमपी का रुख करना होगा। इसकी बजाय एनएमपीटी ने अपने दरमान में यथा निर्धारित ₹ 70 प्रति टन के प्रभारों का भुगतान करने की सूचना दी है जोकि एनएमपीटी द्वारा निर्मित जेट्टी सं. 12 के लिए लागू है।

- (ii). एमआरपीएल ने निवेदन किया है कि टीएमपी द्वारा अनुमोदित ₹ 70 प्रति टन के घाटशुल्क प्रभार जेट्टी सं. 12 के मामले में है जिसे पत्तन द्वारा निर्मित किया गया था और जेट्टी सं. 10 पर प्रहस्तित कार्गो का केवल 10 प्रतिशत से 20 प्रतिशत प्रहस्तन करता है। चूंकि जेट्टी सं. 12 के लिए घाटशुल्क निर्धारित करते समय, जेट्टी सं. 10 पर व्ययों और मात्राओं पर विचार नहीं किया गया था, इसलिए टीएमपी को एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत की जाने वाली सूचना के आधार पर जेट्टी सं. 10 के लिए घाटशुल्क प्रभार निर्धारित करने चाहिए।

- (iii). एमआरपीएल ने जेट्टी सं. 10 के लिए घाटशुल्क प्रभारों के निर्धारण के ब्योरे प्रस्तुत करने और टीएमपी द्वारा निर्धारित की जाने वाली अंतिम दर के सापेक्ष समायोजित किए जाने वाले घाटशुल्क के सापेक्ष यथा जमा ₹ 25 प्रति टन स्वीकार करने के लिए एनएमपीटी को निदेश देने के लिए इस प्राधिकरण से अनुरोध किया था।

6.2. एमआरपीएल द्वारा कही गई बातों की जाँच करने उपयुक्त कार्रवाई शुरू करने के लिए एमआरपीएल से प्राप्त संप्रेषण हमारे पत्र दिनांक 2 जुलाई 2010 द्वारा एनएमपीटी को अग्रेषित किया गया था।

6.3. उपर्युक्त के प्रत्युत्तर में, एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 7 अगस्त 2010 द्वारा यह उद्धरित करते हुए अक्टूबर 2009 से अवधि के लिए एमआरपीएल द्वारा प्रहस्तित कार्गो को अपने मौजूदा दरमान में यथा निर्धारित ₹ 70 प्रति टन पर कच्चे तेल और पीओएल के लिए घाटशुल्क दर लागू करने का प्रस्ताव किया है कि एमआरपीएल के लिए ढांचागत सुविधा के निर्माण हेतु लिए गए अग्रिम का भुगतान कर दिया गया है। एनएमपीटी द्वारा की गई मुख्य बातों को नीचे दिया गया है:

- (i). एमओयू के परिचालन की अवधि के दौरान घाटशुल्क प्रभारों की वास्तविक राशि एमओयू के प्रावधानों के अधीन 16 अक्टूबर 2009 से निर्धारित की जानी है अर्थात् एमआरपीएल ऋण की अंतिम किस्त के भुगतान के बाद, एनएमपीटी उक्त एमओयू और रूपए ऋण करार की देयता से बाहर आ गया है और एनएमपीटी सामान्य घाटशुल्क प्रभार वसूल करने के लिए हकदार है।

- (ii). तथापि, एमआरपीएल ने बताया है कि एमओयू में यह नहीं कहा गया है कि दर दरमान के अनुसार वसूल की जानी चाहिए परन्तु यह परस्पर सहमत दर होनी चाहिए।



- (iii). इस मुद्दे पर एक प्रस्ताव न्यू मैंगलूर पत्तन न्यास के न्यासी बोर्ड के समक्ष रखा गया था और न्यासी बोर्ड ने विभिन्न पहलुओं पर विस्तृत विचार-विमर्श के बाद 16 अक्टूबर 2009 से टीएमपी अनुमोदित दरमान वसूल करने का समाधान किया था।
- (iv). उपर्युक्त के मद्देनजर इसने निवेदन किया है कि एमआरपीएल को 16 अक्टूबर 2009 से टीएमपी अनुमोदित दरमान रु० 70 00 प्रति मी. ट. की दर से घाटशुल्क अदा करने की सलाह दी गई थी।

6.4. एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 30 सितंबर 2010 द्वारा सामान्य संशोधन प्रस्ताव दाखिल करते समय अपने दरमान के अनुसार घाटशुल्क दर अर्थात् रु० 70 प्रति टन की वसूली के बारे में अपने पत्र दिनांक 7 अगस्त 2010 द्वारा उनके द्वारा पहले यथा प्रस्तावित स्थिति को बनाए रखा है।

7.1. इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रारूप के अनुसार कार्गो प्रहस्तन गतिविधि और पोत संबंधित गतिविधि के अधीन वैयक्तिक उप-गतिविधियों के लिए लागत विवरण दाखिल करने के लिए एनएमपीटी को हमारी सलाह के संदर्भ में, एनएमपीटी ने अपने पत्र दिनांक 16 नवंबर 2010 द्वारा निवेदन किया था कि उप-गतिविधिवार लागत विवरण दाखिल नहीं किए जा सकते क्योंकि एनएमपीटी में प्रचलित लागत तथा लेखांकन प्रक्रिया कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन और पोत संबंधित गतिविधि के अधीन पत्तन तथा गोदी सुविधाओं के लिए कार्गो की प्रत्येक प्रमुख मद के लिए वैयक्तिक उप-गतिविधियों की लागत स्थिति को नहीं लेता है। अतः पत्तन ने उप-गतिविधि-वार लागत विवरणों पर बिना जोर दिए अपने मूल प्रस्ताव पर विचार करने का अनुरोध किया है।

7.2. इस संबंध में, पत्र दिनांक 7 दिसंबर 2010 यह कहते हुए एनएमपीटी को संबोधित किया गया था कि प्राधिकरण द्वारा [फार्म 5क(i) के अधीन टिप्पणी 1] निर्धारित लागत प्रारूप महापत्तन न्यासों से अपेक्षा करता है कि पृथक लागत विवरण दाखिल करें यदि पत्तन का विशिष्ट कार्गो कुल यातायात मात्रा का 10 प्रतिशत से अधिक होता है। यह जोर दिया गया था कि बृहत् प्रशुल्क संशोधन करने के लिए, प्रत्येक प्रमुख उप-गतिविधि के लिए लागत स्थिति को प्रशुल्क समीक्षा/संशोधन निर्धारित करने के लिए मूल्यांकन किए जाने की जरूरत है। यह बताया गया था कि सामान्य संशोधन प्रस्ताव दाखिल करने से पहले भी जब एनएमपीटी ने यह कहते हुए पत्र दिनांक 7 अगस्त 2010 द्वारा एमआरपीएल के कच्चे तेल/पीओएल के लिए अपने दरमान में निर्धारित दरों के अनुसार रु० 70 प्रति टन की घाटशुल्क दर वसूल करने का प्रस्ताव किया था कि एमआरपीएल के लिए बर्थ के निर्माण हेतु लिए गए अग्रिम का पुनर्भुगतान कर दिया गया था हमारे पत्र सं. टीएमपी/66/2005-विधि दिनांक 23 सितंबर 2010 द्वारा कहा है कि उसके दरमान में निर्धारित मौजूदा घाटशुल्क दर बर्थ सं. 10 पर एमआरपीएल द्वारा प्रहस्तित पीओएल से संबंधित आय तथा व्यय नहीं लिया गया था। एनएमपीटी को उक्त पत्र में बर्थ सं. 10 पर एमआरपीएल द्वारा प्रहस्तित सहित पत्तन बर्थ पर प्रहस्तित संपूर्ण पीओएल यातायात को लेते हुए पीओएल गतिविधि के लिए पृथक लागत विवरण, प्रासंगिक व्यय तथा निवेश आदि दाखिल करने की सलाह दी गई थी।

7.3. संक्षेप में, अतः एनएमपीटी को मुख्य कार्गो अर्थात् केआईओसीएल द्वारा प्रहस्तित लौह अयस्क और एमआरपीएल की कच्चा तेल/पीओएल गतिविधि जिसे एमओयू द्वारा शासित किया जाता है और कच्चा तेल/पीओएल कार्गो जिसे एमओयू द्वारा शासित नहीं किया जाता है, के उप-गतिविधिवार लागत विवरण भेजने की दोबारा सलाह दी गई थी ताकि उसके दरमान के संशोधन के लिए प्रस्ताव की बृहत् रूप से जांच की जा सकें।

7.4. एनएमपीटी ने बाद में अपने पत्र सं. टीएमपी/एफआईएन/आईवी/एसओआर/टीएमपी/2010-11 दिनांक 7 मार्च 2011 द्वारा दावा किया है कि उप-गतिविधिवार विवरण दाखिल किए गए हैं।

7.5. लागत विवरणों को देखने पर, यह देखा गया था कि एनएमपीटी ने कार्गो प्रहस्तन गतिविधि तथा पोत संबंधित गतिविधि के अधीन प्रत्येक कार्गो मद के लिए इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रारूप के अनुसार उप-गतिविधिवार लागत विवरण दाखिल नहीं किया है। एनएमपीटी द्वारा दाखिल किए गए उप-गतिविधिवार लागत विवरण पत्तन द्वारा अलग से प्रहस्तित कुल कार्गो और एमआरपीएल द्वारा प्रहस्तित कच्चा तेल/पीओएल और कुद्रेमुख आयरन ऑर कम्पनी लिमिटेड (केआईओसीएल) द्वारा प्रहस्तित लौह अयस्क फाइनर/गुट्टिकाओं के संदर्भ में समग्र लागत स्थिति का विकेंद्रण देते हैं।

फार्म 2क में यातायात पूर्वानुमान दर्शाए गए थे कि केआईओसीएल द्वारा प्रहस्तित लौह अयस्क के अलावा, पत्तन द्वारा प्रहस्तित इस घटक का यातायात कुल यातायात का 10 प्रतिशत है जिसके लिए उप-गतिविधि लागत विवरण दाखिल नहीं किया गया है। वर्ष 2010-11 से आगे जेटटी सं. 10 के संदर्भ में एमआरपीएल से संबंधित कच्चा तेल/पीओएल कार्गो पत्तन कार्गो मात्रा के साथ आमेलित किया गया है। परन्तु पत्तन द्वारा प्रहस्तित किसी अन्य कार्गो अथवा कच्चे तेल/पीओएल के लिए अलग से उप-गतिविधि लागत विवरण दाखिल नहीं किए गए हैं जो कुल कार्गो मात्रा के 10 प्रतिशत से अधिक है।

कुद्रेमुख आयरन ऑर कम्पनी लिमिटेड (केआईओसीएल) द्वारा प्रहस्तित लौह अयस्क गुट्टिकाओं और मैंगलूर रिफाइनरी पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड (एमआरपीएल) द्वारा प्रहस्तित कच्चे तेल/पीओएल के लिए घाटशुल्क दर का निर्धारण उसके प्रत्येक मामले में एनएमपीटी के साथ तत्संबंधी पक्षों द्वारा सहमत पृथक कार्यपद्धति द्वारा शासित किए जाते हैं। इसलिए, स्वाभाविक रूप से, एमआरपीएल तथा

केआईओसीएल द्वारा प्रहस्तित कार्गो की घाटशुल्क दर के निर्धारण के संदर्भ में पृथक विवरण पत्तन द्वारा प्रहस्तित अन्य कार्गो के लिए उप-गतिविधिवार लागत विवरणों के अलावा आवश्यक रूप से उपलब्ध करवाए जाते हैं जो उल्लिखित स्तर से ज्यादा है।

उपर्युक्त के मददेनजर, उपर्युक्त अर्धशासकीय पत्र दिनांक 5 अप्रैल 2011 निर्धारित प्रारूप के अनुसार अपेक्षित उप-गतिविधि-वार विवरण अतिरिक्त सूचना तथा उपयोक्ताओं की टिप्पणियों पर अभ्युक्तियों के साथ भेजने के लिए एनएमपीटी को संबोधित किया गया था।

7.6. पोत परिवहन मंत्रालय ने इस मामले में हस्तक्षेप भी किया था और 8 अप्रैल 2011 को एक बैठक आयोजित की थी जिसमें एनएमपीटी को सलाह दी गई थी कि अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव के संबंध में टीएमपी को अपेक्षित सूचना/आंकड़े भेजे और एमआरपीएल को सलाह दी गई थी कि वर्ष 2009 से पहले की अवधि के लिए जेट्टी सं. 10 हेतु घाटशुल्क दर के निर्धारण के संबंध में जरूरी ब्योरे एनएमपीटी को भेजे।

8.1. प्रत्युत्तर में, अध्यक्ष (एनएमपीटी) ने अपने डी.ओ. पत्र दिनांक 26 अप्रैल 2011 द्वारा निम्नलिखित निवेदन किए थे:-

- (i). लौह अयस्क तथा पीओएल यातायात के लिए उप-गतिविधि-वार लागत विवरण दाखिल किए गए हैं क्योंकि ये केवल दो कार्गो की मदें हैं जो समग्र एनएमपीटी द्वारा प्रहस्तित कुल यातायात के 10 प्रतिशत या उससे अधिक हैं। इसमें वर्ष 2009-10 के हिस्से के लिए 16 अक्टूबर 2009 के बाद और उसके बाद की संपूर्ण अवधि के लिए एमआरपीएल द्वारा प्रहस्तित पीओएल के मामले में एमओयू के बाद के यातायात के आंकड़े शामिल हैं क्योंकि यह वर्ष 2010-11 से 2013-14 के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रहस्तित कार्गो के लिए है।
- (ii). इसी तरह, वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए जेट्टी सं. 11 के मामले में कार्गो एनएमपीटी यातायात थ्रुपुट में यथा आमेलित किया दिखाया गया है क्योंकि जेट्टी सं. 11 का एमओयू भी 1 अप्रैल 2012 और उससे आगे समाप्त हो जाएगा। तथापि, आंकड़ों, उप-गतिविधि-वार के संकलन में अपनाया गया विशेष तरीका नीचे दिए गए हैं:-
  - (क). हालांकि संबंधित यातायात की परिचालन आय (कुल यातायात का 10 प्रतिशत या अधिक) परिगणित किया जाता सकता है, परंतु परिचालन लागत (प्रकार-वार) का प्रभाजन करना पूरी तरह से संभव नहीं है।
  - (ख). चैनल निकर्षण की लागत पत्तन देयताओं और पाइलटेज के बीच आबंटित की जानी है और बर्थ के समीप निकर्षण की लागत बर्थ लाइन को आबंटित की जानी चाहिए। उपर्युक्त लागत विभाजन तुरन्त उपलब्ध नहीं है। इसलिए, कार्गो प्रहस्तन तथा पत्तन एवं गोदी प्रभारों के लिए परिचालन लागत प्रति जेट्टी/बर्थ लम्बाई अनुपात के अनुसार सुविचारित की गई है।
  - (ग). ऑयल जेट्टियों 10, 11 (एमओयू के अधीन दोनों एमआरपीएल कार्गो के लिए कंपेटिव जेट्टियां) में प्रहस्तित पीओएल यातायात के संबंध में, पृथक लागत विवरण एमओयू के लागू होने की अवधि के लिए पहले से प्रस्तुत किए गए हैं। एमओयू की समाप्ति के बाद लेखांकित पूर्ण पीओएल कार्गो के लिए पृथक लागत विवरण अब भेजे गए हैं।

- (iii). एमआरपीएल टीएमपी को संबोधित अपने पत्र दिनांक 15 मार्च 2010 द्वारा एक्चुरियल देयता पर एनएमपीटी द्वारा यथा परिगणित उनपर देय रु० 2.44 करोड़ के समायोज के लिए सहमत था परन्तु दूसरे मुद्दे पर विवाद था जहां मूल्यांकित लागत के अधिक समायोजित एस्क्रो खाते पर ब्याज के लेखा पर एमआरपीएल को रु० 8.43 करोड़ वापस भुगतान करना देय है। एमआरपीएल ने दोबारा एक पत्र दिनांक 6 जुलाई 2010 जारी किया था जो उसके पूर्ववर्ती पत्र दिनांक 15 मार्च 2010 में दी गई टिप्पणियों का दोहराव है। इन दोनों पत्रों से यह देखा जाए कि एमआरपीएल उनके लिए लाभकारी को बनाए रखना चाहता था और जो उसके लिए लाभकारी नहीं था उसे खारिज करना चाहता था। तथापि, एनएमपीटी का यह अर्थ नहीं था कि दोनों मुद्दे अनसुलझे रह जाएं। इस भाव में एक कार्यपद्धति तैयार की गई है और उसके गणन पत्रक संदर्भ के लिए उपलब्ध करवाए गए थे। इसलिए, एनएमपीटी पिछले छह वर्षों की समयावधि से सभी फेअरनेस के लिए अंगीकृत कार्यपद्धति में तर्कसंगत ठहराया गया है। अतः एनएमपीटी द्वारा लिए गए निर्णय में कोई बदलाव नहीं किया गया है।

8.2. लौह अयस्क तथा पीओएल गतिविधियों के लिए एनएमपीटी द्वारा अपने डी.ओ. पत्र दिनांक 26 अप्रैल 2011 द्वारा दाखिल किए गए उप-गतिविधि-वार लागत विवरण निर्धारित प्रारूप के अनुसार नहीं पाए गए थे। इसके प्रस्ताव पर प्रश्न उठाने के समय हमारे पत्र दिनांक 4 मई 2011 में इसे दर्शाया गया है।

9. सामान्य संशोधन प्रस्ताव की प्रारम्भिक समीक्षा के आधार पर, एनएमपीटी से हमारे पत्र दिनांक 4 मई 2011 द्वारा विभिन्न बिंदुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। एनएमपीटी ने अपना जवाब दाखिल करने के लिए अतिरिक्त समय की मांग की थी क्योंकि वर्ष 2010-11 के अंतिम लेख तैयार किए जा रहे थे। पत्तन को अपना प्रत्युत्तर 13 जून 2011 तक भेजने की अनुमति दी गई थी। एनएमपीटी ने संयुक्त सुनवाई के बाद हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर अपने जवाब भेज दिए थे जो अनुवर्ती अनुच्छेद में दिए गए हैं।

10.1. इस मामले में एक संयुक्त सुनवाई 21 जून 2011 को न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) परिसर में आयोजित की गई थी। एनएमपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया था। संयुक्त सुनवाई में, एनएमपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/संगठन निकायों ने अपने निवेदन रखे थे।

10.2. संयुक्त सुनवाई में, मेंगलूर रिफाइनरी और पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड ने अपने लिखित निवेदन दाखिल किए थे। एमआरपीएल ने मौजूदा प्रस्ताव पर पहले भेजी गई टिप्पणियों का अवलोकन करने के लिए कहा था जिसमें पत्तन ने सभी पीओएल उत्पादों के लिए एकसमान दर लागू की थी क्योंकि एमओयू के बाद की अवधि के लिए उसके कार्गो के मामले में एमआरपीएल के आने से पहले भी लागू थे। चूंकि ये उपयोक्ता निधियित बर्थ हैं इसलिए अन्य पीओएल उत्पादों के लिए समान घाटशुल्क दर लागू करना उपयुक्त नहीं होगा। तब दर में कटौती कर संशोधित किए जाने की जरूरत थी, यदि नहीं तो इन जेट्टियों के लिए विशिष्ट दर अधिसूचित किए जाने की जरूरत थी।

जेट्टी सं. 10 और 11 के मामले में ऋण एनएमपीटी द्वारा भुगतान किए जा चुके हैं (अंतिम भुगतान किस्त 31 मार्च 2011 को हमें प्राप्त हुई थी)। इसलिए, ऋण पर ब्याज तथा ऋण पुनर्भुगतान के घटक पर अब शून्य मानते हुए, घाटशुल्क काफी कम हो जानी चाहिए, कम से कम लगभग ₹ 20/- प्रति टन तक कम किया जाना चाहिए था। इसके मद्देनजर, इसने एक बार दोबारा दोहराया है कि दोनों जेट्टी सं. 10 और 11 के लिए विशेष दर निर्धारित किए जाने की जरूरत है।

11.1. संयुक्त सुनवाई में यथा सहमत, एनएमपीटी को पृथक गतिविधि/उप-गतिविधि-वार लागत विवरणों के साथ निर्धारित प्रारूप में लागत विवरण का संपूर्ण सैट दाखिल करने और हमारी प्रश्नावली दिनांक 4 मई 2011 पर अपने जवाब भेजने की सलाह दी गई थी। एनएमपीटी का साथ ही साथ संशोधित प्रस्ताव, लागत विवरण तथा स्पष्टीकरण सभी उपयोक्ताओं को उसके 10 दिनों के भीतर उनकी टिप्पणियों, यदि कोई हो के लिए परिचालित करने की सलाह दी गई थी।

11.2. संयुक्त सुनवाई चर्चा किए गए बिंदुओं के संदर्भ में, एनएमपीटी ने पत्र दिनांक 6 अगस्त 2011 द्वारा, पृथक गतिविधि/उप-गतिविधि-वार लागत विवरणों के साथ निर्धारित प्रारूप में लागत विवरणों तथा दरमान और हमारी प्रश्नावली दिनांक 4 मई 2011 पर जवाब सहित संशोधित प्रस्ताव भेजा था। एनएमपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए मुख्य बिन्दु नीचे सारबद्ध किए गए हैं:-

- (i). वर्ष 2010-11 के दौरान वास्तव में प्रहस्तित कार्गो को लेखा में लेते हुए कार्गो पूर्वानुमान संशोधित किया गया है।
- (ii). निष्कर्षित वर्ष 2010-11 के आय तथा व्यय वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए अनुमानन प्रयोजन हेतु सुविचारित किए गए हैं। वर्ष 2011-12 के लिए, बी.ई. आंकड़े अंगीकृत किए गए हैं।
- (iii). मैनुअल तरीके से प्रहस्तित कार्गो के मामले में प्रति टन लेवी निर्धारित करने के लिए पृथक प्रस्ताव प्रासंगिक लागत विवरणों में प्रस्तुत किया गया है। वर्ष 2010-11 के वास्तविक आंकड़ों के अनुसार इसे अद्यतन किए जाने की जरूरत है। तथापि, लागत विवरणों में अब प्रेषित आरसीएचडब्ल्यू के आय तथा व्यय भी वार्षिक लेखों के आंकड़ों के संतुलन के लिए लिए गए हैं।
- (iv). समीपवर्ती बर्थों मुख्यतः जेट्टी सं. 10 और 11 के मामले में घाटशुल्क मौजूदा दरमान के अनुसार एमओयू की समाप्ति के बाद अर्थात् जेट्टी सं. 10 के मामले में 16-10-2009 से और जेट्टी सं. 11 के मामले में 1-4-2011 से ₹ 70/- प्रति मीट बनाए रखा गया है।
- (v). एमआरपीएल ने एनएमपीटी सीमाओं के भीतर कच्चे तेल के प्रहस्तन के लिए एसपीएम सुविधाओं की एक परियोजना को लिया है और इस परियोजना के 2012-13 तक पूरा होने की संभावना है जो 9 एमएमटीपीए की मौजूदा क्षमता के विपरीत 15/18 एमएमटीपीए प्रहस्तन का अनुमान होगा। उसकी परियोजना के अनुसार, एनएमपीटी और एमआरपीएल के बीच ऑफर की गई और पुष्टि की गई एमजीटी निम्नवत् है:-

क्र. सं.	विवरण	15 एमएमटीपीए (रिफाइनरी की क्षमता)	18 एमएमटीपीए (रिफाइनरी की क्षमता)
1.	मौजूदा पीओएल बर्थ (कच्चे तेल और उत्पादों के लिए)	7.25 एमएमटीपीए	8.30 एमएमटीपीए

2.	प्रस्तावित एकल प्वाइंट मारग (केवल कच्चे तेल के लिए)	5.50 एमएमटीपीए	7.00 एमएमटीपीए
	न्यूनतम गारंटी थ्रुपुट (एमजीटी)	12.75 एमएमटीपीए	15.30 एमएमटीपीए

तथापि, लागत पत्रकों में वर्तमान प्रहस्तन के अनुसार सर्वोत्तम अनुमानन एमजीटी को लिए बिना सुविचारित किया गया है।

- (vi). एक और लिक्विड कार्गो जेट्टी सं. 13 के 2012-13 के दौरान पूरा होने की संभावना है। तदनुसार, यातायात का पूर्वानुमान क्षमता संवर्धन के अनुसार शामिल किया गया है।
- (vii). मूल्यहास हमारी लेखा बहियों के अनुसार है। पूर्वानुमानन के प्रयोजन के लिए, एनएमपीटी ने पोत परिवहन मंत्रालय के दिशानिर्देशों का अनुसरण किया है जिसके अनुसार मूल्यहास जीवनकाल प्रतिमानकों पर आधारित स्ट्रेट लाइन पद्धति अंगीकृत करते हुए परिगणित किया गया है।
- (viii). एनएमपीटी संशोधित प्रस्ताव की विवीक्षाओं के बारे में उपयोक्ताओं विशेषतः स्टीमर एजेंटों और सी एंड एफ एजेंटों का सक्षिप्त खोरा देगा। तथापि, यह देखा जाना चाहिए कि सिवाय लागत विवरणों को अद्यतन किए, संयुक्त मुनवाई के दौरान यथा चर्चा किए गए स्टीमर एजेंटों तथा सी एंड एफ एजेंटों को लाइसेंस जारी करने और माशालिंग यार्ड प्रभारों के लेखा पर कोई संशोधन प्रस्तावित नहीं किया गया है।
- (ix). चूंकि वर्ष 2010-11 के वार्षिक लेखा पर सांग्रिधिक लेखापरीक्षा भी साथ-साथ किया जा रहा है, इसलिए एनएमपीटी प्रस्ताव को 30 जुलाई 2011 का या उससे पहले दाखिल नहीं कर सका था। यह विलंब जानबूझकर नहीं था। पोत परिवहन मंत्रालय को प्रस्तुत किए गए एमओयू और मसौदा वार्षिक लेखों की प्रतियां भेजी गई हैं।

11.3. हमारे द्वारा एनएमपीटी से पूछे गए प्रश्नों और एनएमपीटी द्वारा भेजे गए तदनुसारी जवाबों का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	एनएमपीटी द्वारा भेजा गया जवाब
क.	सामान्य	
(1).	एनएमपीटी द्वारा प्रोपोजेड फार्म 1 पूरा नहीं किया गया है। कृपया संशोधित विधिवत भरा गया फार्म 1 भेजें।	इसका पालन किया गया है।
(2).	2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश में निर्दिष्ट किया गया है कि प्रशुल्क उत्पादकता के स्तरों के तलचिह्न में संशोधन होना चाहिए। एनएमपीटी ने मौजूदा प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव में तालिबन परिचालनों/सेवाओं के लिए बनाए रखे जाने वाले उत्पादकता स्तरों के बारे में कुछ नहीं दर्शाया है। उत्पादकता का तलचिह्न स्तर तत्संबंधी प्रशुल्क मदों को शासित करने वाली शत के रूप में वर्तमान में शामिल किया जाए। उत्पादकता का तलचिह्न स्तर निर्धारित करने के लिए अंगीकृत आधार स्पष्ट करें।	क्र.सं. 6 के अधीन अपेक्षित सूचना उपलब्ध करवाने के लिए फार्म 1 उपयुक्ततः अद्यतन किया गया है। (एनएमपीटी द्वारा सरकार को प्रस्तुत किए गए समझौता ज्ञापन का अवलोकन करें)।
ख	वित्तीय लागत विवरण	
(1).	एनएमपीटी को वर्ष 2010-11 के आंकड़ों का मसौदा वार्षिक लेखा के आरम्भ में विधिवत् मिलान करने हुए लागत विवरण अद्यतन करने का मसौदा दी गई है। वर्ष 2010-11 के मसौदा वार्षिक लेखा का एक प्रति भी भेजी जाए। अनुवर्ती वर्षों अर्थात् 2011-12 से 2013-14 के अनुमानों की वर्ष 2010 के वास्तविक आंकड़ों के सदृश में समीक्षा की जाए और संशोधित किया जाए, यदि जरूरी हो।	लागत विवरण वर्ष 2010-11 के वास्तविक आंकड़ों और अनुवर्ती वर्षों 2011-12 से 2014-15 के अनुमानों के संदर्भ में संशोधित किए गए हैं। वर्ष 2010-11 के मसौदा वार्षिक लेखा की प्रति संलग्न की गई है जिसे सी एंड एजी द्वारा अभी लेखापरीक्षित और प्रमाणित किया जाना है।
(2).	(1) अध्यक्ष (एनएमपीटी) ने डीओ पत्र दिनांक 26 अप्रैल 2011 द्वारा निवेदन किया है कि लाह अग्रस्क और पीओएल यातायात जमा यातायात के 10 प्रतिशत से अधिक केवल दो मद कार्गो हैं। लाह प्रहस्तन इन दो कार्गो मदों के मामले में लागत का कारण बन रहा है। जमा यह भी निवेदन किया है कि लाह प्रहस्तन के कमिशन निगेटिव (एमआरपीएल) और लाह प्रहस्तन और जमा निगेटिव (कआईआसीएल) की	सभी उप-गतिविधियों लागत विवरण में, एमआरपीएल की ओर से प्रहस्तित तेल कार्गो और में, कआईआसीएल द्वारा प्रहस्तित लाह अग्रस्क के संबंध में तत्संबंधी एमओयू को ध्यान में रखते हुए टीएमपीटी द्वारा निर्धारित प्रारूपों के अनुसार जमा किए गए हैं।

	जागत स्थिति पहले जमा की गई है। इस तथ्या के लिए बिन्दु दर्श गये हैं जिनकी जाच की जानी चाहिए।	
(क)	पत्र दिनांक 7 मार्च 2011 एवं पत्र दिनांक 26 अप्रैल 2011 द्वारा एनएमपीटी द्वारा दायित्व लिए गए दाखल उप गतिविधि लागत विवरण इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रारूप के अनुसार नहीं है।	
(ख)	अपने डीओ पत्र दिनांक 26 अप्रैल 2011 के अन्तर्गत एनएमपीटी द्वारा दाखल किया गया एवं राजधानी-नतीजा से संबंधित उप गतिविधि लागत विवरण कार्गो अथवा चार्ज अथवा तथा पीओएल पोता के सदर्थ में है जाकि यह भी निर्धारित प्रारूप के अनुसार नहीं है। लागत प्रारूप फार्म 5ए पत्तन संरक्षण एवं किश्या पाइलटज आदि जैसी पत्तन सेवाओं के लिए दाखल की जाने वाली बात संबंधित गतिविधि की अपेक्षा करता है।	
(ग)	एनएमपीटी ने डीओ पत्र दिनांक 26 अप्रैल 2011 में फार्म 3क दर्जित किया है जिसमें लाह अथवा तथा गैरआयन कार्गो को कवर किया गया है। यह निर्धारित प्रारूप के अनुसार भी नहीं है क्योंकि फार्म 3क समय पत्तन के लिए एक समकित लागत स्थिति है।  एनएमपीटी ने अलग-अलग समय पर अलग-अलग लागत विवरण सेंट दाखल किए हैं जाकि दोबारा ये निर्धारित प्रारूप के अनुसार नहीं हैं। अतः एनएमपीटी को यह सलाह दी जाती है कि निर्धारित प्रारूप में लागत विवरणों का पूर्ण सेंट दाखल किया जाए।	
(ii)	कुदमुख आवरन आर कम्पनी लिमिटेड (केआईओसीएल) द्वारा प्रहस्तित लाह अथवा गुटिटकाओं और भगलूर रिफाइनरी पेट्रोकिमिकल्स लिमिटेड (एमआरपीएल) द्वारा प्रहस्तित कच्चे तेल/पीओएल के लिए घाटशुल्क का निर्धारण एनएमपीटी के साथ तत्संबंधी पक्षा द्वारा सहित अलग-अलग कार्यपद्धति द्वारा शासित हात हैं। पत्तन और एमआरपीएल के बीच असहमति के मददेनजर एमआरपीएल द्वारा प्रहस्तित कार्गो के लिए घाटशुल्क दर के निर्धारण के मामले में इस प्राधिकरण ने विभिन्न आदेशों (अर्थात् आदेश दिनांक 27 अक्टूबर 1988, 19 जुलाई 2000 और 9 अगस्त 2001 द्वारा) के माध्यम से एमआरपीएल जट्टी के लिए घाटशुल्क दर के निर्धारण के लिए अनुसरित किए जाने वाले दिशानिर्देश निर्धारित किए हैं। केआईओसीएल के लिए घाटशुल्क दर का निर्धारण इस संबंध में 21 मई 1992 को (तत्कालीन) भूतल परिवहन मंत्रालय द्वारा निर्धारित सिद्धांत पर हाना चाहिए था। बृहत प्रस्ताव दाखिल करते समय और गतिविधि/उप-गतिविधि-वार के लिए लागत विवरण जमा करते समय यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि एमआरपीएल और केआईओसीएल (केवल वे गतिविधियां जो अभी तक एमआयू में शामिल की गई हैं) और एनएमपीटी कार्गो इस प्रयाजन के लिए उपलब्ध तत्संबंधी दिशानिर्देशों के आधार पर आवंटित किए गए हैं और इस बारे में पुष्टि दी जाए। एनएमपीटी, एमआरपीएल और केआईओसीएल के बीच वास्तविक व्ययों के आवरण का निरूपित पोपपत्तन पूर्व अवधि 2005-06 से 2008-09 तथा 2009-10 और 2010-11 एवं वर्ष 2011-12 से 2013-14 के अनुमानों के लिए भेजा जाए।  एमआरपीएल तथा केआईओसीएल द्वारा प्रहस्तित कार्गो के सदर्थ में 2005-06 से पृथक विवरण तब तक ग्राहिल किए जाए जब तक वे समझौता ज्ञापन (एमआयू) द्वारा शांति नहीं किए जाते हैं। कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए उप-गतिविधि वार लागत	वार्षिक लेखा के लिए निर्धारित वर्ष 2007-08 से 2010-11 के घाटशुल्क विवरण यथापक्षित सन्तान किए गए हैं। 2011-12 से 2014-15 तक के निर्धारणों के व्याप-गतिविधि-वार विवरण भेजे गए हैं। (वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए केआईओसीएल तथा एमआरपीएल के मामले में घाटशुल्क गणना पत्रों का साक्षात् विवरण भेजा गया है)

	विवरण कार्गो (एनएमपीटी खाता अर्थात् एमआयू में शामिल नहीं) के सदर्थ में निर्धारित प्रारूप के अनुसार दाखिल किए जाए जो यातायात मात्रा के 10 प्रतिशत से अधिक है। पोत संबंधित गतिविधियों के अधीन उप-गतिविधि-वार लागत विवरण निर्धारित प्रारूप के अनुसार दाखिल किए जाए। एनएमपीटी को कार्रवाई द्वारा शुरू करने और समेकित तरीके से अपेक्षित लागत विवरण दाखिल करने की सलाह दी जाती है।	
(3).	वास्तविक आंकड़ों के सापेक्ष अनुमानों की तुलना	
	(i) 11 नवंबर 2006 को इस प्राधिकरण द्वारा पारित पिछले प्रशुल्क आदेश में प्रशुल्क संशोधन निर्धारित करने के लिए वर्ष 2005-06 से 2008-09 के अनुमानों पर विचार किया गया था। एनएमपीटी द्वारा प्रेषित प्रपत्र 8 में अनुमान के सापेक्ष वर्ष 2005-06 और 2006-07 के वास्तविक आंकड़ों की तुलनात्मक स्थिति नहीं दी गई है। कृपया वर्ष 2005-06 से 2006-07 के पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश में सुविचारित अनुमानों के सापेक्ष वास्तविक आंकड़ों की तुलनात्मक स्थिति को अद्यतन करें।	अपेक्षित सूचना फार्म 7 में दी गई है। फार्म 8 की कोई प्रासंगिकता नहीं है।
	(ii) 2005-06 से 2008-09 के प्रत्येक वर्ष तथा वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए भी लागत विवरण में सुविचारित आरओसीई से पूर्व निवल अधिशेष के साथ वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित टैक्स से पहले लाभ का मिलान करते हुए विवरण भेजे।	लागत प्रारूपों में अंगीकृत आंकड़े प्रमाणित वार्षिक लेखा पर आधारित हैं। लागत विवरणों तथा वार्षिक लेखा में परिणमित देनदारों से पहले और बाद में निवल अधिशेष पूरी तरह से स्वीकार करने के लिए प्रशुल्क प्रारूपों के अनुसार संशोधित किए गए हैं। इसलिए यह प्रशुल्क प्रारूपों के लिए अपेक्षित नहीं है।
	(iii) एनएमपीटी द्वारा पेशित वास्तविक आंकड़ों के सापेक्ष अनुमानों के तुलनात्मक विवरण देखे गए निम्नलिखित अन्तरो के मददेनजर संशोधित करें।	
	(क) पिछले प्रशुल्क आदेश में, इस प्राधिकरण ने कुछ गलतों के लिए घाटशुल्क प्रभाव में कटौती करने आरसीएचडब्ल्यू लेवी में कटौती करने और पाइलटेंज शुल्क तथा बंधु किराये में युक्तिकरण अनुमोदित की अनुमति दी थी। इन संशोधनों के राजस्व प्रभाव पिछले प्रशुल्क चक्र के दौरान ₹ 32.62 करोड़ पर अनुमानित किए गए थे। फार्म 8 में दर्शाए गए आय अनुमान वास्तविक आंकड़ों के साथ तरह-तरह की तुलना के लिए पिछले प्रशुल्क आदेश में की गई प्रशुल्क कटौती का लागू करने के लिए समायोजित करें।	फार्म 7 अपेक्षित स्थिति दर्शाता है।
	(ख) वर्ष 2007-08 से 2009-10 तथा 2010-11 के लिए पूंजी गणना के परिकलन के लिए सुविचारित विविध देनदार वस्तुसूची रोकड़ शेष प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानों के अनुपालन में संशोधित करें। इस सबध में गणनाएं भेजे। कृपया वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए गणनाएं भेजे।	सभी निर्दिष्ट आंकड़े प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार दें।
	(ग) पिछले प्रशुल्क संशोधन में, वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लागत विवरण ₹ 47.38 करोड़ का कुल अधिशेष दर्शाते हैं। राजस्व में ₹ 32.62 करोड़ की कटौती के प्रभाव और अधिशेष से पूरे किए जाने वाले आरसीएचडब्ल्यू कामगारों से संबंधित ₹ 1.42 करोड़ के डीए बकाया पर विचार करने के बाद एनएमपीटी द्वारा किए गए निवेदनों के मददेनजर ₹ 13.34 करोड़ का शेष अधिशेष असमायोजित रह गया था कि यातायात और परिवहन स्वरूप अनुमानित आय लागू न की जाए। असमायोजित रह गया अधिशेष अगले प्रशुल्क संशोधन (आदेश के पैरा 8 (xiii)(ख) के अधीन अंतिम उप पैरा में यथा प्रतिवेदित) में समावेश के अधीन था। कृपया इस सबध में वास्तविक स्थिति दें।	टनभार आधार पर आरसीएचडब्ल्यू के सबध में लागत तत्व प्रत्यक्ष प्रस्ताव में प्रस्तावित किया गया है। इसलिए यह महसूस किया गया है कि अधिशेष का समायोजन बिना समायोजन किए रह गया है जो जरूरी नहीं है।
	(घ) पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमत पेशन/उपदान अंशदान वर्ष 2005-06 से 2008-09 के प्रत्येक वर्ष में ₹ 600 लाख था। लागत विवरण में सुविचारित वास्तविक पेशन/उपदान	

	<p>अशदान वर्ष 2007-08 में ₹0-3022.72 लाख और 2008-09 में ₹0-4253.75 लाख है। इस संबंध में निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट करें।</p> <p>(i) पिछले आदेश के दौरान पैरा 8 (viii) में यह देखा गया है कि वर्ष 2004-05 के वार्षिक लेखों दर्शाते हैं कि 31 मार्च 2005 को एच्युरियल मूल्यांकन के अनुसार देयताओं को पूरा करने के लिए पेशन निधि में पर्याप्त शेष निर्मित किया गया है। एनएमपीटी ने बताया है कि हर वर्ष न्यूनतम अशदान वार्षिक आधार पर करना होगा जिसकी अनुमति दी गई थी। इस सदर्म में पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमत एनएमपीटी के अनुमानों के सापेक्ष पेशन/उपदान में वास्तविक अशदान में तेज वृद्धि के कारणों का औचित्य बताए।</p> <p>(ii) एच्युरियल मूल्यांकन के अनुसार लागत विवरणों में सुविचारित पेशन-निधि अशदान की गणना भेजे।</p> <p>(iii) वर्ष 2008-09 के लागत विवरण में दर्शाए गए ₹0-4253.75 लाख के वास्तविक आकड़े में शायद पेशन/उपदान निधि में अशदान रूप में प्रतिवेदित ₹0-3121.47 लाख के अलावा ₹0-1132.28 लाख की छुट्टी नकदीकरण निधि में अशदान को शामिल किया गया है। पिछले प्रशुल्क सशोधन के दौरान, एनएमपीटी ने छुट्टी नकदीकरण निधि के लिए व्यय का अनुमान नहीं लगाया था। व्यय की प्रकृति और उसका आधार स्पष्ट करें।</p>	<p>(i). अधिवर्षिता निधि और उपदान निधि की सटीकता तथा पर्याप्तता लेखों के प्रमाणन के समय साविधिक लेखापरीक्षा द्वारा ध्यानपूर्वक सूचीक्षा की गई है। यह स्पष्ट किया गया है कि लेखापरीक्षा द्वारा यथा सुझाई गई उपयुक्त कार्रवाई यह सुनिश्चित करने के लिए की गई है कि दोनों निधियों में पर्याप्त धनराशि निर्मित हुई है। यह भी नोट किया जाए कि किसी कमी, यदि कोई हो, को देखने के लिए प्रत्येक वर्ष एलआईसी से एच्युरियल मूल्यांकन लिया जाता है।</p> <p>(ii) एलआईसी एनएमपीटी द्वारा भेजे गए कर्मचारियों के आकड़ों के आधार पर कार्य करता है।</p> <p>(iii) यह दोबारा एलआईसी द्वारा किए गए एच्युरियल मूल्यांकन पर आधारित है।</p> <p>छुट्टी नकदीकरण निधि के प्रावधान की शुरुआत लेखापरीक्षा के सुझाव के अनुसार 2008-09 से की गई थी। इसलिए पिछले प्रशुल्क सशोधन में विचार नहीं किया गया था।</p>
	<p>(ड). वर्ष 2005-06 से 2008-09 एवं 2009-10 तथा 2010-11 के लिए वित्त तथा विविध आय (एफएमआई) और वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई) के ब्रेकअप तत्संबंधी वर्षों के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित एफएमई और एफएमआई आकड़ों से मिलान करते हुए भेजे।</p>	<p>कृपया नीचे दिए गए मद स 10 (vi) और 11 (v) के जवाब का अवलोकन करें।</p>
	<p>(च) फार्म 7 का अवलोकन दर्शाता है कि वास्तविक आकड़ों के सापेक्ष अनुमानों के बीच भिन्नताएं आय/व्यय जैसे रेलवे आय सपदा आय, एफएमआई, एफएमई आदि के मामले में + या - 20 प्रतिशत से ज्यादा हैं। बृहत् भिन्नताओं के कारण पत्तन द्वारा स्पष्ट नहीं किए गए हैं। वास्तविक आकड़ों के सापेक्ष अनुमानों में भिन्नता के कारण वर्ष 2005-06 से 2008-09 के प्रत्येक वर्ष के लिए स्पष्ट करें।</p>	<p>रेलवे और सपदा आय में भिन्नता मुख्यतः लोह अयस्क फाइन यातायात के अतिरिक्त प्रवाह की वजह से है। इस गतिविधि से व्यय में ऊर्ध्वमुखी भिन्नता देखी गई है।</p>
(4)	यातायात	
	<p>(i) मंत्रालय के साथ हस्ताक्षरित एमओयू में यातायात लक्ष्य वर्ष 2010-11 के लिए 3874 मीट है और लागत विवरण में एनएमपीटी द्वारा अनुमानित यातायात वर्ष 2010-11 के लिए 3874 मीट और वर्ष 2011-12 के लिए 4100 मीट है। वर्ष 2010-11 के लिए (महापत्तन न्यासों में प्रहस्तित यातायात पर पोत परिवहन मंत्रालय से प्राप्त पत्र में) यथा प्रतिवेदित एनएमपीटी द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात 3155 मीट है। पिछले वर्ष के यातायात/मंत्रालय द्वारा निर्धारित लक्ष्य में वर्ष 2010-11 में वास्तविक यातायात में गिरावट के कारण स्पष्ट करें।</p>	<p>लागत विवरण वर्ष 2010-11 के वास्तविक आकड़ों और 2011-12 के बजट अनुमानों के अनुसार अद्यतन किए गए हैं। मंत्रालय द्वारा निर्धारित पिछले वर्षों के यातायात/लक्ष्य की अपेक्षा वर्ष 2010-11 के वास्तविक आकड़ों के बीच यातायात में कमी कर्नाटक सरकार द्वारा अधिरोपित प्रतिबंध/रोक के परिणामस्वरूप लोह-अयस्क में कटौती की वजह से है।</p>
	<p>(ii) एनएमपीटी पुष्टि करें कि क्या यातायात अनुमान पंचवर्षीय योजना/वार्षिक योजना और पत्तन की बिजनेस योजना के अनुसार है। पंचवर्षीय योजना/वार्षिक योजना/बिजनेस योजना में लगाए गए अनुमानों से लागत विवरण में सुविचारित यातायात अनुमानन में विपथन, यदि कोई हो, के कारणों को वर्ष 2011-12 से 2013-14 के यातायात अनुमानों के आधार के साथ स्पष्ट किए जाने की जरूरत है।</p>	<p>यातायात अनुमान सामान्यतः पत्तन के योजना/गैर-योजना बजट के लिए अंगीकृत आकड़ों के अनुसार हैं जिसे मंत्रालय द्वारा यथा निदेशित पंचवर्षीय योजना तथा व्यवसाय योजना के साथ दोबारा जोड़ा गया है।</p>

	<p>(iii) निम्नलिखित अन्य बिन्दु एनएमपीटी द्वारा अनुमानित यातायात के सदर्थ में स्पष्ट करें</p> <p>(क) फार्म 2क में अनुमानित लौह अयस्क का यातायात वर्ष 2010-11 में अनुमानित 6700 लाख टन के विपरीत वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए क्रमशः 52 लाख टन, 6220 लाख टन और 6250 लाख टन है। वर्ष 2010-11 में प्रहस्ति लौह अयस्क की वास्तविक मात्रा दर्शाए। वर्ष 2011-12 में लौह अयस्क की मात्रा में गिरावट का अनुमान लगाने का कारण स्पष्ट करें। वर्ष 2012-13 के लिए लगाए गए अनुमानों में वर्ष 2013-14 के दौरान लौह अयस्क के लिए यातायात में अमहत्वपूर्ण वृद्धि का अनुमान लगाने के कारण भी स्पष्ट करें।</p> <p>(ख) फार्म 2क में अनुमानित कोयला/कोक कार्गो आरई 2010-11 में अनुमानित 3400 लाख टन और 2009-10 में प्रहस्ति 2791 लाख टन के विपरीत वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए क्रमशः 1920 लाख टन, 1500 लाख टन और 1200 लाख टन है। वर्ष 2010-11 में प्रहस्ति वास्तविक कोयला/कोक दर्शाए। वर्ष 2011-12 में कोयला/कोक की मात्रा में अचानक गिरावट का अनुमान लगाने के कारण और अनुवर्ती वर्षों 2012-13 तथा 2013-14 के लिए अनुमानित यातायात पैटर्न में कटौती करना स्पष्ट करें।</p> <p>(ग) वर्ष 2010-11 के अनुमानों में वर्ष 2011-12 में उर्वरक के यातायात में 28 प्रतिशत कटौती का अनुमान लगाने के कारण स्पष्ट करें। 2010-11 के वास्तविक आकड़ा के सदर्थ में वर्ष 2011-12 से 2012-13 के अनुमान सशोधित करें यदि आवश्यक हो।</p> <p>(घ) अन्य बल्क कार्गो तत्काल पिछले वर्ष 2012-13 में अनुमानित 4055 लाख टन के विपरीत वर्ष 2013-14 में 3930 लाख टन अनुमानित किया गया है। वर्ष 2013-14 में अन्य बल्क कार्गो के यातायात में 50 प्रतिशत से अधिक की अचानक कटौती का अनुमान लगाने का कारण स्पष्ट करें।</p> <p>(ङ) वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए, 540 लाख टन, 550 लाख टन और 570 लाख टन टनभार मूल्यों के तदनुरूप 35000 टीईयू, 40000 टीईयू तथा 40000 टीईयू अनुमानित कटेनर यातायात है। कृपया अनुमानित टीईयू के लिए टनभार आकड़े पर पहुंचने के लिए आधार स्पष्ट करें और पुष्टि करें तथा दर्शाएं कि यह पिछले वर्षों में भी प्रतिवेदित वास्तविक कटेनर यातायात (टनभार में) के सदर्थ में एनएमपीटी द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार है।</p> <p>(च) वर्ष 2013-14 में कटेनर यातायात में किसी वृद्धि पर विचार नहीं करने के कारण स्पष्ट करें।</p> <p>(छ) लौह अयस्क टर्मिनल परिचालक के रियायती द्वारा प्रहस्ति किए जाने के लिए संभावित लौह अयस्क यातायात और चालू प्रशुल्क चक्र में परिकल्पित किन्हीं अन्य पीपीपी परियोजनाओं को दर्शाएं।</p> <p>(ज) आधार स्पष्ट करें जिसपर वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए पोतों की संख्या का अनुमान लगाया गया है।</p>	<p>वर्ष 2010-11 के दौरान प्रहस्ति अयस्क यातायात फार्म 2-क में निर्दिष्ट 1568 लाख टन है। भिन्नताएं यातायात उपलब्धता की स्थितियों और कार्गो के आवागमन के लिए सरकारी नीति में बदलाव अर्थात् माइनिंग और सड़क द्वारा लौह अयस्क फाइनों के आवागमन पर पर कर्नाटक राज्य सरकार की रोक के प्रभाव की वजह से हुई है। यातायात में महत्वपूर्ण वृद्धि लौह अयस्क पर सरकारी नीति में संभावित सुधार का अनुमान लगाने वाले पूर्वानुमानों के लिए दर्शाई गई है। वर्ष 2011-12 से 2014-15 के लिए अनुमानित लौह अयस्क फाइनों का यातायात क्रमशः 835 लाख टन, 1850 लाख टन, 2050 लाख टन और 2350 लाख टन है।</p> <p>वर्ष 2010-11 में प्रहस्ति वास्तविक कोयला/कोक 2856 लाख टन है। अनुवर्ती वर्षों के लिए पूर्वानुमान वर्ष 2011-12 से 2014-15 के प्रत्येक वर्ष के लिए क्रमशः 25, 1715, 1910 और 2250 लाख टन पुनः पूर्वानुमानित किए गए हैं। अन्य बल्क कार्गो के लिए यातायात भी फार्म 2क में सशोधित किया गया है।</p> <p>कटेनर यातायात पर आय लदे हुए/खाती टीईयू पर आधारित है। सिवाय कुल थ्रुपुट के दरमान के प्रयोजन के लिए टनभार मूल्य पर विचार नहीं किया गया है क्योंकि घाटशुल्क प्रभार कटेनरों में ढाए जाने वाले कार्गो की मात्रा से जुड़े हुए नहीं हैं।</p> <p>सशोधित आकड़े वर्ष 2010-11 के वास्तविक आकड़ों के सदर्थ में फार्म-2क में दर्शाए गए हैं।</p> <p>पीपीपी और पीओटी परियोजनाओं द्वारा प्रहस्ति किए जाने की संभावना वाले यातायात दरमान के निर्धारण के लिए भेजे गए लागत विवरणों में सुविचास्ति नहीं किए गए हैं। फार्म स 2क ऐसी परियोजनाओं के लिए अपेक्षित आंकड़े दर्शाता है।</p> <p>पोता के पूर्वानुमान 2010-11 के दौरान प्रहस्ति वास्तविक कार्गो के मापेक्ष आने वाले पोतों के जीआरटी के अनुपात में लगाए गए हैं।</p>
--	---	--



	(i) फार्म 2क में क्रस VI में दी गई सूचना के अनुसार, बर्थ पर पोत द्वारा बिताए गए औसत समय में 2009-10 में प्रतिवेदित 5618 घंटों से 2010-11 में 5632 घंटे होने की उम्मीद है और यह वर्ष 2013-14 में 5921 घंटे पहुंच गया है। बर्थ पर पोत के औसत विराम में वृद्धि का अनुमान लगाने के कारण स्पष्ट करें। पुष्टि करें कि उक्त अनुमान पर इस सबंध में मंत्रालय द्वारा निर्धारित एनएमपीटी द्वारा सहमत कुशलता पैरामीटरों पर विचार किया गया है।	पोतो की संख्या और बर्थ पर औसत बिताया समय 2010-11 के वास्तविक आकड़ों की तुलना में किए गए यातायात पूर्वानुमान के आधार पर निर्धारित की गई है। तथापि, पोतो की संख्या पूरी तरह कार्गो अनुपात के अनुसार नहीं होगी और जीआरटी के विभिन्न समूहों में आने की समावना वाले पोतों के आकार के आधार पर भिन्न हो सकती है।
(5).	कुशलता पत्तन द्वारा प्रेषित अभिकल्पित क्षमता (31 मार्च 2010 को 442 लाख टन के स्तर पर अनुमानित) में संवर्धन के ब्रेकअप के संदर्भ में, निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट करें—	
	(i) एमओयू (एमआरपीएल तथा केआईओसीएल) में शामिल कार्गो का प्रहस्तन करने वाले बर्थों के अलावा वर्ष 2005-06 से 2009-10 के लिए पत्तन की क्षमता और एमओयू द्वारा आच्छादित कार्गो मात्रा सहित भेजे।	वर्ष 2005-06 से आगे के लिए पत्तन की क्षमता सिवाय एमआरपीएल और केआईओसीएल बर्थों के निम्नवत् दर्शाई गई है— 2005-06 -- 158 एलटी 2006-07 -- 158 एलटी 2007-08 -- 180 एलटी 2008-09 -- 187 एलटी 2009-10 -- 187 एलटी 2010-11 -- 187 एलटी  एमआरपीएल और केआईओसीएल सहित निम्नवत् दर्शाई गई है— 2005-06 -- 413 एलटी 2006-07 -- 413 एलटी 2007-08 -- 435 एलटी 2008-09 -- 442 एलटी 2009-10 -- 442 एलटी 2010-11 -- 442 एलटी
	(ii) पत्तन ने यूपीसीएल के कार्गो के संदर्भ में वर्ष 2011-12 में क्षमता में 54 लाख टन संवर्धन का अनुमान लगाया है। कृपया प्रस्तावित परियोजना के ब्योरे और यूपीसीएल की फुल फार्म भेजे। पत्तन ने प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्तावित यूपीसीएल कार्गो के लिए किसी प्रशुल्क व्यवस्था का प्रस्ताव नहीं किया है। यूपीसीएल के उक्त कार्गो के लिए लागू प्रशुल्क व्यवस्था कृपया स्पष्ट करें।  यूपीसीएल द्वारा प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्तावित कार्गो से क्षमता में संवर्धन के मद्देनजर वर्ष 2011-12 से 2013-14 में सुविचारित यातायात में वर्षवार संवर्धन भी दर्शाएं।	कोई जवाब नहीं भेजा गया है।
	(iii) तेल जेटटी से वर्ष 2012-13 में 78 लाख टन अनुमानित अतिरिक्त क्षमता के सबंध में कृपया प्रस्तावित परियोजना और प्रस्तावित सुविधा के लिए परिकल्पित प्रशुल्क व्यवस्था के ब्योरे भेजे क्योंकि पत्तन ने इस सबंध में कोई पृथक प्रस्ताव द्राखिल नहीं किया है। प्रस्तावित सुविधा के तंत्र पर यातायात में वर्षवार संवर्धन दर्शाएं और पुष्टि करें कि क्या एनएमपीटी द्वारा अनुमानित यातायात इसे लेता है।	कोई जवाब नहीं भेजा गया है।
	(iv) प्रस्ताव में 54 लाख टन और 78 लाख टन पर मूल्यांकित क्रमशः यूपीसीएल कार्गो और तेल जेटटी की अभिकल्पित क्षमता की गणनाएं भेजे।	कोई जवाब नहीं भेजा गया है।
	(v) प्रस्ताव से यह स्पष्ट नहीं है कि क्या यातायात आय अनुमान का पीपीपी आधार पर विकसित किए जाने के लिए प्रस्तावित बीआटी परियोजनाओं और तेल जेटटी और यूपीसीएल	कोई जवाब नहीं भेजा गया है।

	से संबंधित परियोजनाओं के सदर्थ में भी लिया गया था। कृपया ऐसी चार परियोजनाओं के सदर्थ में लागत विवरण में दिए गए सव्यवहार के बारे में और ब्योरे दें।	
(6).	आय अनुमानन	
	(i) लोह अयस्क गुटिटकाओं/कस्ट्रेट्स का यातायात वर्ष 2011-12 में 33 प्रतिशत अधिक अनुमानित किया गया है जबकि आय अनुमान आय में 6.6 प्रतिशत की कटौती दर्शाते हैं। इस कार्गो के आय अनुमानन में यातायात में वृद्धि से तालमेल नहीं है। एनएमपीटी वर्ष 2011-12 के लिए इस कार्गो मद के आय अनुमानों की समीक्षा करें और संशोधन करें और उसके बाद वर्ष 2012-13 और 2013-14 के लिए भी ऐसा करें।	लोह अयस्क गुटिटका यातायात और पूर्वानुमानित आय में 0 केआईओसीएल के साथ हुए एमओयू के अनुसार लागत आधार पर अनुमानित किया गया है। अतः आय अनुमानन यातायात में वृद्धि के अनुसार नहीं हो सकती क्योंकि यातायात केवल निकर्षण प्रभाजन को प्रभावित करता है और अन्य लागतों को प्रभावित नहीं करता है। यातायात का अनुमानन उपरोक्त एजेसी अर्थात् में 0 केआईओसीएल के सहयोग से किया गया है।
	(ii). एमआरपीएल के उस बर्थ के निर्माण के लिए लिया गया अग्रिम जिसके लिए जनवरी 1995 में एनएमपीटी के साथ एमओयू किया गया है 15 अक्टूबर 2009 को पुनर्भुगतान कर दिया गया है जैसाकि एनएमपीटी और एमआरपीएल द्वारा बताया गया है। इस सदर्थ में कृपया उस समय से पत्तन द्वारा एकत्रित घाटशुल्क आय (वर्षवार) भेजे जबस ऋण का पुनर्भुगतान किया गया है। कृपया घाटशुल्क की इकाई दर दर्शाते हुए इस सबध में गणना और एमआरपीएल द्वारा 2005-06 से एमओयू द्वारा इसे शामिल किए जाने तक की अवधि के लिए समर्पित पर प्रहस्तित यातायात की मात्रा भेजें।	जरूरी विवरण फार्म 2-क और 2-ख में उपलब्ध है। इस एमआरपीएल कार्गो के घाटशुल्क निर्धारण के सबध में, इसे ब्योरे के में 0 एमआरपीएल द्वारा सत्यापन और पुष्टि किए जाने के बाद समय-समय पर टीएमपी को भेजा जाता है। तथापि वर्ष 2005-06 से वर्ष दर वर्ष परिकलित घाटशुल्क दरों के गणना पत्रक अलग से सलग्न किए गए हैं जो एमआरपीएल द्वारा पुष्टि के अधीन हैं। संपूर्ण ऋण आहरण के पुनर्भुगतान के बाद पत्तन द्वारा एकत्रित आय के ब्योरे के सबध में, इन्हें फार्म 5क (iii) और 5ख (iii) में दिया गया है।
	(iii). अन्य बल्क कार्गो का यातायात वर्ष 2013-14 में 21 प्रतिशत तक कटौती के साथ अनुमानित किया गया है जबकि आय के अनुमान पिछले वर्ष के अनुमानों की अपेक्षा इस वर्ष में 11 प्रतिशत की वृद्धि दर्शाते हैं। एनएमपीटी सत्यापित करें और पुष्टि करें कि उपलब्ध करवाए गए अनुमान सही हैं और अनुमानित थ्रुपुट के लिए मौजूदा प्रशुल्क पर आधारित हैं।	2010-11 के वास्तविक आंकड़ों के अनुसार प्रारूपों को अद्यतन करने के परिणामस्वरूप यातायात तथा आय अनुमानों में कुछ बदलाव किए गए हैं।
	(iv). मौजूदा दरमान और वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दरमान में निर्धारित प्रशुल्क मदों की प्रत्येक मद के विचारधीन सभी वर्षों के लिए प्रस्तावित दरमाना सदर्थ में आय का विस्तृत परिकलन भेजें।	यातायात परिकलन अनुमानित यातायात और कार्गो की प्रत्येक मद के मौजूदा दरमान के सदर्थ में किया गया है। चूंकि दरमान में कोई बदलाव प्रस्तावित नहीं किया गया है इसलिए ब्योरे परिकलित नहीं किए गए हैं।
	(v) (क) जैसाकि पहले बताया गया है, कुद्रेमुख आयरन और कम्पनी लिमिटेड (केआईओसीएल) द्वारा प्रहस्तित की जाने वाली लोह अयस्क गुटिटकाओं और मेगलूर रिफाइनरीज प्रोसेसिंग लिमिटेड (एमआरपीएल) जो यातायात की मात्रा 2005-06 से 2010-11 तक की पूर्व अवधि के लिए अंगीकृत घाटशुल्क की इकाई दर और वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के अनुमान देते हुए पृथक एमओयू द्वारा शासित किए जाते हैं, द्वारा प्रहस्तित/प्रहस्तित किए जाने वाले कच्चे तेल/पीओएल के सदर्थ में अनुमानित आय की पृथक गणना भेजें।	लोह अयस्क गुटिटका यातायात और पूर्वानुमानित आय एमओयू के अनुसार लागत आधार पर अनुमानित किया गया है। जरूरी विवरण फार्म 5क (iii) में दिए गए हैं। केआईओसीएल/एमआरपीएल कार्गो के घाटशुल्क निर्धारण के सबध में ब्योरे केआईओसीएल/एमआरपीएल द्वारा सत्यापित और पुष्टि किए जाने के बाद टीएमपी को समय-समय पर भेजे जाते हैं।
	(ख). एमआरपीएल के साथ 1995 में किए गए एमओयू में बर्थ संख्या का विशेष रूप से उल्लेख नहीं किया गया है परन्तु इसे एमआरपीएल कार्गो के लिए समर्पित जेट्टी स 10 से संबंधित माना जा सकता है। फरवरी 2000 में एनएमपीटी और एमआरपीएल के बीच एक पृथक एमओयू किया गया है जो संभवतः जेट्टी स 11 के लिए है। जेट्टी स 11 पर प्रहस्तित एमआरपीएल कार्गो के लिए एनएमपीटी द्वारा अनुसरित प्रशुल्क व्यवस्था पूर्व अवधि एवं इस सबध में पृथक विवरण के साथ मौजूदा प्रशुल्क चक्र में सुविचारित अनुमानों को स्पष्ट करें।	यह पूरी तरह से एक प्रशासनिक मुद्दा है जहां पृथक पत्राचार टीएमपी के पास उपलब्ध है। तथापि एमओयू से पूर्व और बाद की अवधि पर जरूरी लागत विवरण दरमान प्रस्ताव में दिए गए हैं जो अब अनुमोदन के लिए टीएमपी को जमा किए गए हैं।

	(vi) कटेनर प्रहस्तन प्रभार से आय पिछले वर्ष ग अनुमानित आय की अपेक्षा वर्ष 2013-14 में कटेनर प्रहस्तन प्रभारों आय 29 प्रतिशत तक वृद्धि का अनुमान लगाया गया है जबकि कटेनर मिश्रण में बदलाव की वजह से शागद थुपुट में वृद्धि का अनुमान नहीं लगाया गया है। कृपया गुणित करें।	कटेनर पर आय लद हुए खाली आधार पर प्रहस्तन की जाती है। आय वर्ष 2010-11 के वास्तविक आकड़ा के आधार पर भविष्य वर्षों के लिए अनुमानित की गई है।
	(vii) (क) वर्ष 2011-12 में ₹ 5071 लाख से वर्ष 2012-13 में ₹ 4310 लाख तक कटौती करने के लिए भंडारण आय का अनुमान लगाने के कारण स्पष्ट करें जब सामान यातायात वर्ष 2012-13 में 6 प्रतिशत तक बढ़ने की उम्मीद है।	2010-11 के वास्तविक आकड़ा के सदर्भ में अनुमानित अद्यतन करने पर कुछ बदलाव किए गए हैं।
	(ख) कृपया पिछले दो वर्षों के लिए विभिन्न कार्यों के आसत विराम समय का विश्लेषण भेजें। वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए विलंबशुल्क और भंडारण आय का अनुमान लगाने के लिए सुविचारित आसत विराम समय भी दर्शाएं।	पत्तन द्वारा जगब नहीं भेजा गया है।
	(viii) रीफर प्लगिंग प्रभार विराम प्रभार उपरकर विराम पर लेना आदि से आय का अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट करें।	यह वर्ष 2010-11 के दौरान प्रोत्तित वास्तविक आकड़ा के अनुपात में अनुमानित किया गया है।
	(ix) (क) आरसीएचडब्ल्यू से आय वर्ष 2010-11 में ₹ 6052.63 लाख अनुमानित की गई है और वर्ष 2011-12 में ₹ 5230.00 लाख कम करने का अनुमान लगाया गया है। वर्ष 2010-11 की अपेक्षा वर्ष 2011-12 में आरसीएचडब्ल्यू आय में कटौती का अनुमान लगाने के कारण स्पष्ट करें।	आरसीएचडब्ल्यू आय प्रत्यक्षत लेबर गंगा की वृद्धि द्वारा नोभरिका द्वारा प्रहस्तित सामान्य कार्यों पर आधारित है। वर्ष 2010-11 के वास्तविक आकड़ा भविष्य वर्षों की आय का अनुमान लगाने के लिए आधार रूप में लिया गया है।
	(ख) फार्म ख में दर्शाए गए आरसीएचडब्ल्यू से वर्ष 2008-09 तथा 2009-10 की वास्तविक आय और वर्ष 2010-11 के अनुमान एनएमपीटी द्वारा मजदूरी के प्रतिशत पर मौजूदा लोगों की बजाय प्रति टन आधार पर आधारित आरसीएचडब्ल्यू की दरों की वसूली के लिए अपने प्रस्ताव दिनांक 17 मार्च 2011 में एनएमपीटी द्वारा दाखिल लागत विवरण में दर्शाई गई राशि से मेल नहीं खाता है। कृपया सुनिश्चित करें कि सामान्य सहायन प्रस्ताव में आरसीएचडब्ल्यू से संबंधित सभी आकड़ा और आरसीएचडब्ल्यू के लिए दरों के सहायन में प्रस्ताव पूर्ण एवं भावी अनुमानों से मेल खाए।	की गई टिप्पणी को जरूरी अनुपालन के लिए नोट किया गया है।
	(x) फार्म 2ख में क्रम ख VII में पोत संबंधित गतिविधि से अन्य आय वर्ष 2011-12 में ₹ 365.05 लाख अनुमानित की गई है जोकि वर्ष 2010-11 में अनुमानित स्तर से लगभग 141 प्रतिशत ज्यादा है। अन्य पोत संबंधित प्रभारों से आय का अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट करें और वर्ष 2011-12 से 2012-13 में वृद्धि का अनुमान लगाने का आधार भी स्पष्ट करें।	वर्ष 2010-11 के वास्तविक आकड़ा के सदर्भ में आकड़ा को अद्यतन करने के परिणामस्वरूप जरूरी बदलाव किया गया है।
	(xi) फार्म 2ख दर्शाना है कि डॉलर मूल्यसंगीन मद से आय 1 अमेरिकी डॉलर - ₹ 46.73 की विनिमय दर प्रयोजित करत हुए अनुमानित की गई है। आय अनुमानन प्रचलित विनिमय दर के आधार पर अद्यतन किया जाए।	आय 2010-11 तक प्रचलित डॉलर विनिमय दर के अनुसार लेखाया की गई है। अद्यतित विनिमय दर अनुमानन प्रयोजना के लिए अपीकृत की गई है।
	(xii) कृपया मौजूदा प्रशुल्क चक्र में पोतों आधार पर निजित किए जाने की सभावना वाले अभियंत्राकृत तोह अत्यन्त पोतित और कटेनर टर्मिनल के सदर्भ में आय अनुमानन में संधिधारित पोत संबंधित आय और पोतों की सख्या दर्शाएं।	कटेनर और लाइ अवरक टर्मिनल पोतों की आधार की शर्तों के अधीन आते हैं। लागत विश्लेषण में इनपर विचार नहीं किया गया है।
	(xiii) इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दर केवल अधिष्ठात स्तर है। कृपया वर्ष 2005-06 से 2010-11 के वार्षिक लेख में प्रतिवर्तित आय की पुष्टि करें जो लागत विवरण में संधिधारित किए गए हैं वे भी अधिष्ठात स्तर हैं। यदि पत्तन न एनएमपीटी द्वारा अनुमादित अधिकतम दर पर मोड छूट/रियायत ऑफर की है और 2005-06 से 2009-10 तथा 2010-11 (मसादा वार्षिक लेख) की वार्षिक रिपोर्ट में प्रतिवर्तित वास्तविक गजम्ब छूटा के निवल हैं तो एनएमपीटी द्वारा स्वीकृत ऐसी छूटा का राजस्व प्रभाव पूर्व अवधि के प्रत्येक वर्ष के लिए परिमाणित करें।	पत्तन न्यास पार्टी में पत्तन न्यायिक और एनएमपीटी पोतों के लिए वचन के अनुसार के अनुसार 25 प्राप्ति और पत्तन देयताओं तथा वचन के अनुसार के अनुसार 50 प्राप्ति के लिए 50 प्राप्ति की सीमा तक रियायत प्रदान की गई थी। तथापि रियायत का राशि परिमाणित करने के लिए न्यायिक आकड़ा उपलब्ध नहीं है जहां तक पोत वचन के लिए रियायती दर पर जारी किए जाते हैं।

	(xiv) पुष्टि करे कि वर्ष 2011-12 से 2013-14 के आय अनुमान मौजूदा दरमान में टीएमपी द्वारा अनुमोदित अधिकतम दरों पर आधारित है।	पुष्टि की है कि आय अनुमान मौजूदा दरमान में टीएमपी द्वारा अनुमोदित अधिकतम दरों पर आधारित है।
(7)	रॉयल्टी/ राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति	
	(i). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन फार्म 2ख में अन्य आय में यूपीसीएल से रॉयल्टी शामिल बताई गई है। पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान पत्तन न यूपीसीएल से रॉयल्टी प्राप्ति के बारे में उल्लेख नहीं किया था। इस संबंध में निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट कर -	यूपीसीएल परियोजना बीओटी आधार पर है जिसके 2011-12 से शुरू होने की उम्मीद है।
	(क). अन्य आय में शामिल रॉयल्टी आय बांटी जाए और पिछले वर्षों 2005-06 से 2010-11 के प्रत्येक वर्ष तथा वर्ष 2011-12 से 2013-14 के अनुमानों के लिए अलग से दर्शाई जाए।	यह वर्तमान विवरणों में दिया गया है।
	(ख). यह अवधि दर्शाए जब यूपीसीएल से रॉयल्टी आय पत्तन को प्रोदभूत होनी शुरू हुई थी। इस संबंध में एनएमपीटी और यूपीसीएल के बीच हुए करार यदि कोई हो की प्रति उपलब्ध कराए।	इस पर अलग से कार्यवाही की जानी है क्योंकि लागत प्रारूपों के लेखों में बीओटी परियोजनाओं का नहीं लिया जाता है।
	(ग) कृपया स्पष्ट करे कि क्या यूपीसीएल को पदान किया गया प्राधिकरण महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42(3) या किसी अन्य करार के अधीन है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 7.1 के अनुसार महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) के अधीन धारा 48 के खंड (क) से (ड) में विनिर्दिष्ट पत्तन सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए महापत्तन द्वारा प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं द्वारा वसूल किए जाने वाले प्रयोग टीएमपी द्वारा विनियमित किए जाएंगे। उन मामलों में जहां धारा 42(3) के अधीन प्राधिकरण व्यवस्था बीओटी रियायत करार से इतर होती है एनएमपीटी द्वारा दाखिल किए जाने वाले प्रस्ताव के आधार पर वैयक्तिक सेवा प्रदाता के संदर्भ के बिना संबंधित पत्तनों पर एकसमान रूप से लागू की जाने वाली ऐसी सेवाओं के लिए अधिकतम दरें निर्धारित की जाएगी। एनएमपीटी पुष्टि करे कि क्या यूपीसीएल के मामले में अनुसरित प्रशुल्क व्यवस्था प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुपालन में है और इस संबंध में अधिनियम में प्रावधान है।	
	(घ) यूपीसीएल से इसके प्रोदभूत होने से वर्षवार रॉयल्टी प्राप्ति वर्तमान प्रशुल्क चक्र के अनुमानों के साथ दर्शाए और लागत विवरण में दिया गया सव्यवहार दर्शाए।	प्रकार नहीं होता है क्योंकि यूपीसीएल एक बीओटी परियोजना है।
	(ii) (क) यह प्राधिकरण एनएमपीटी द्वारा दाखिल किए गए दो प्रस्तावों अर्थात् कंटेनर टर्मिनल और अभियंत्रीकृत तोह अवस्क टर्मिनल के संदर्भ में अप्रकट प्रशुल्क पहले ही निर्धारित कर चुका है। एनएमपीटी से अनुरोध है कि यातायात राजस्व हिस्सेदारी, पहले से शुरू अथवा समीक्षाधीन प्रशुल्क चक्र में शुरू होने की संभावना वाली परियोजनाओं से अनुमानित आय के व्योरे भेजे। प्राप्त हान की संभावना वाला अप्रकट भुगतान यदि कोई हो लागत विवरण में दिए गए सव्यवहार के साथ दर्शाए।	प्रस्ताव के फार्म स 9 में दिए गए हैं।
	(ख) एनएमपीटी ने सफल परिचालन को भूमि आवंटित करने और दो बीओटी परियोजनाओं के संदर्भ में पट्टा दिया गया वसूल करने का प्रस्ताव किया है। इस प्रशुल्क चक्र में बीओटी आधार पर बीपीपी परिचालकों को पत्तन द्वारा किए गए प्रथम किए जाने वाले भूमि के ऐसे आवंटनों से अनुमानित आय विस्तृत गणना तथा लागत विवरण में इसके सव्यवहार के साथ प्रत्येक परियोजना के लिए दर्शाए।	बीओटी/बीपीपी परियोजनाओं की सीमा तक इन परस्ताव लागत आकड़ा की गणना में शामिल नहीं किए गए हैं।
	(iii). रॉयल्टी प्राप्ति का सव्यवहार 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 28.3 द्वारा शासित होता है। उक्त दिशानिर्देशों के अनुसार, भूस्वामी पत्तन न्यास द्वारा प्राप्ति-योग्य राजस्व	व्याज फार्म 9 में दिए गए हैं। तथापि रॉयल्टी की वसूली अभी तक शुरू नहीं की गई है।

	<p>हिस्सेदारी/रॉयल्टी पहले अधिशेष लेबर, यदि कोई हो की लागत को पूरा करने के लिए की जानी चाहिए। शेष का कम से कम 50 प्रतिशत 5 वर्षों की अवधि के भीतर पत्तन अवसरचना सुविधाओं के सृजन और/अथवा आधुनिकीकरण के प्रयोजन के लिए एस्को खाते में बनाए रखा जाना चाहिए। तथापि, इस एस्को खाते से किया गया निवेश आरओसीई के लिए पात्र नहीं होगा जब इस एस्को खाते द्वारा ऐसे निधियित सुविधाएँ इस्तेमाल में लाई जाती हैं और उसका प्रशुल्क निर्धारित किया जाता है। बशर्त कि संपूर्ण प्रोदभूत प्रशुल्क निर्धारण के लिए पत्तन न्यास के राजस्व रूप में लिया जाएगा यदि एस्को खाते में निधियाँ विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर उल्लिखित प्रयोजन के लिए नहीं पाई जाती हैं। कृपया दर्शाए कि कैसे उक्त दिशानिर्देश पत्तन न्यास द्वारा अनुपालन किए गए हैं। दर्शाए कि कैसे पूर्वकाल में रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियाँ और भविष्य में प्राप्त किए जाने के लिए अनुमानित लागत विवरण में सव्यवहारित किए गए हैं।</p>	
	<p>(iv) यदि एनएमपीटी सेवा प्रदाता को पत्तन द्वारा प्रदान किए जाने वाले किसी अन्य प्राधिकरण से रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी/लाइसेंस शुल्क का अनुमान लगाता है तो उसे रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियों की विस्तृत गणना के साथ दर्शाए। पुष्टि करें कि दिशानिर्देशों के खंड 283 में विनिर्दिष्ट प्रावधान इन मामलों में लागत विवरण में अनुपालन किया गया है।</p>	<p>इसे दरमान प्रस्ताव में सुविचारित किया गया है क्योंकि बीओटी/पीपीपी परियोजनाएँ लागत आकड़ों की गणना में शामिल नहीं किए गए हैं।</p>
(8)	परिचालन व्यय	
	<p>(i) प्रशुल्क निर्धारण के लिए 2005 के खंड 251 के अनुसार व्यय अनुमान यातायात पूर्वानुमानों और भारत सरकार द्वारा घोषित सभी घटकों के थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के मौजूदा संचलन के मामले में मूल्य उतार-चढ़ाव के लिए समायोजित के अनुसार होना चाहिए। पत्तन द्वारा अंगीकृत वार्षिक वृद्धि विभिन्न लागत मदों के लिए भिन्न-भिन्न हैं और 10 प्रतिशत से 30 प्रतिशत तक भिन्न-भिन्न हैं।</p> <p>प्रति कर्मचारी औसत वेतन तथा मजदूरी वर्ष 2011-12 से 2013-14 में 16 प्रतिशत 29 प्रतिशत और 30 प्रतिशत वृद्धि की गई है। इन्हीं वर्षों में बिजली की इकाई लागत और निकर्षण में सभी वर्षों के लिए 10 प्रतिशत तक वार्षिक वृद्धि एकसमान रूप से हुई है और ईंधन लागत की इकाई लागत में पहले दो वर्षों में 5 प्रतिशत वार्षिक और वर्ष 2013-14 में 24 प्रतिशत तक वृद्धि हुई है। इसी तरह मरम्मत तथा अनुसंधान लागत और प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय 10 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि करने के लिए अनुमानित किया गया है और पूर्ण तथा बीमा एवं अन्य व्यय प्रत्येक वर्ष 10 प्रतिशत वार्षिक से अधिक तक वृद्धि करने के लिए अनुमानित किए गए हैं। पत्तन ने विभिन्न लागत मदों के लिए 10 प्रतिशत से 30 प्रतिशत के बीच वार्षिक वृद्धि अंगीकृत करने का आधार स्पष्ट नहीं किया है।</p> <p>यह नोट किया जाए कि सरकार द्वारा घोषित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 251 के अनुसार वर्ष 2010-11 के लिए डब्ल्यूपीआई अंगीकृत किया जाएगा और वर्ष 2011-12 में की जाने वाली प्रशुल्क सहायन कार्यवाही के लिए लागत अनुमानों में वार्षिक वृद्धि कारक स्वीकृत करने के लिए लागू किया जाएगा।</p>	<p>प्रथम वर्ष अर्थात् 2012-13 के लिए वेतन तथा मजदूरी के व्यय पूर्वानुमान में 6 प्रतिशत और अनुवर्ती वर्षों के लिए 3 प्रतिशत वृद्धि की गई है। व्यय की अन्य मदों के लिए वृद्धि 5 प्रतिशत वार्षिक तक की गई है।</p>
	(ii) वेतन और मजदूरी	
	<p>(क) प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 262 अपेक्षा करता है कि महापत्तन न्यास मेनिंग मानों/डेटम की नियमित रूप से समीक्षा</p>	<p>मेनिंग मान कार्यान्वित किया गया है और इसे दैनिक आधार पर वसूली के निर्धारण के लिए पृथक</p>

	करे और सभायोजित करे। मैनिंग मानो पर 2006 का राष्ट्रीय अधिकरण निर्णय पहले ही अधिसूचित किया जा चुका है। कृपया स्पष्ट करे कि क्या एनएमपीटी का प्रस्ताव संशोधित मैनिंग मानो पर आधारित है। यदि नहीं तो कृपया 2006 में राष्ट्रीय अधिकरण द्वारा दिए गए संशोधित मैनिंग मानो जिन्हें कई महापत्तन न्याया पर कार्यान्वित किया गया है, के आधार पर अनुमानों को संशोधित करे।	प्रस्ताव में सुविचारित किया गया है जिसे अंतिम रूप दिया जाना है।
	(ख) संशोधित मैनिंग मान के अनुसार एनएमपीटी द्वारा अनुसूचित मैनिंग मान और विभिन्न सेवाओं के लिए मौजूदा मैनिंग मान और वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान दिए गए अनुमानों के लिए उसपर लागत पर इसका प्रभाव भेजे।	चूंकि इस मुद्दे पर अलग से कार्यवाही की जाती है और वर्तमान दरमान में यह तत्व शामिल नहीं है, इसलिए सूचना नहीं भेजी गई है।
	(ग). वर्ष 2009-10 में प्रतिवेदित 1786 कर्मचारियों की संख्या वर्ष 2010-11 में 4 प्रतिशत तक कम किए जाने का अनुमान लगाया गया है और अगले तीन वर्षों में कार्य में 9 प्रतिशत 76 प्रतिशत और 7 प्रतिशत की ओर कटौती किए जाने का अनुमान लगाया गया है। वर्ष 2011-12 में वेतनो और मजदूरी लागत में 10 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि किए जाने का अनुमान लगाने और कार्य में कटौती का अनुमान लगाने के बावजूद वर्ष 2012-13 और 2013-14 के प्रत्येक वर्ष में 20 प्रतिशत की ओर कटौती का अनुमान लगाने के कारणों का औचित्य बताए। जैसाकि पहले बताया गया है लागत में वार्षिक वृद्धि प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 द्वारा शासित की जाएगी।	कुछ बदलाव वर्ष 2010-11 के वास्तविक आंकड़ों के अद्यतन पर निर्दिष्ट किए गए हैं। वेतनो और मजदूरी में वृद्धि वेतनमानों के संशोधन और परिणामस्वरूप भत्तों में वृद्धि की वजह से है।
	(iii) बिजली और ईंधन लागत:	
	(क). फार्म उख में दी गई मशीनरी तथा उपस्कर के उपभोग की शक्ति तदनुसूची अवधि के लिए यातायात वृद्धि 58 प्रतिशत 6 प्रतिशत तथा 88 प्रतिशत का अनुमान लगाने के बावजूद वर्ष 2011-12 से 2013-14 के प्रत्येक वर्ष के दौरान 58 प्रतिशत से 7.5 प्रतिशत तक कटौती किए जाने का अनुमान लगाया गया है। एनएमपीटी जांच कर कि क्या बिजली उपभोग का अनुमानन तथा फलस्वरूप बिजली लागत यह स्वीकार करते हुए संशोधित की जानी है कि सामान्यतः बिजली उपभोग यातायात पूर्वानुमानों से भिन्न होगा।	आंकड़े 2010-11 के वास्तविक के सदर्थ में संशोधित किए गए हैं।
	(ख) समग्र ईंधन उपभोग वर्ष 2011-12 से 2012-13 के दौरान यातायात पूर्वानुमानों में 58 प्रतिशत 6 प्रतिशत और 88 प्रतिशत वृद्धि के विपरीत 63 प्रतिशत वार्षिक की दर पर एकसमान रूप से वृद्धि का अनुमान लगाया गया है। समग्र ईंधन उपभोग में वृद्धि यातायात में अनुमानित वृद्धि के सदर्थ में संशोधित करे।	
	(ग) लागत विवरण वर्ष 2010-11 की वास्तविक बिजली तथा ईंधन उपभोग एवं लागत के सदर्थ में अद्यतन किया जाए। अनुवर्ती वर्षों के अनुमान 2010-11 के वास्तविक आंकड़ों के सदर्थ में संशोधित किए जाए।	ऐसा किया गया है।
	(iv) मरम्मत और अनुरक्षण लागत	
	(क) वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत का अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट करे।	ऐसा मुख्यतः 2010-11 के वास्तविक की तुलना में किया गया है।
	(ख) वर्ष 2009-10 के लिए मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत ₹0 286.11 लाख है जिसके वर्ष 2010-11 में बढ़कर ₹0 854.27 लाख होने का अनुमान है और उसके बाद अनुवर्ती वर्षों के प्रत्येक वर्ष के लिए 10 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि का अनुमान लगाया गया है। वर्ष 2010-11 के लिए वास्तविक मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत अद्यतन करे और अनुवर्ती वर्षों के अनुमान 2010-11 के वास्तविक आंकड़ों के सदर्थ में तर्कसंगत ठहराए।	
	(ग) एनएमपीटी ने परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में वर्ष 84.45 करोड़ वर्ष 2012-13 में 60.45 करोड़ तथा वर्ष 2013-14 में ₹0	अनुमान 12वीं योजना के दौरान विकास योजनाओं के आधार पर अब संशोधित की गई है। अनुमानों में

	86 करोड़ सवर्धनो का अनुमान लगाया है। स्पष्ट करे कि क्या अनुमानों में वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान सकल प्रयुक्त के लिए प्रस्तावित सवर्धनो पर अनुमानित मरम्मतों तथा अनुरक्षण लागत यदि कोई हो का लिया गया है।	मरम्मत और अनुरक्षण लागत भी शामिल है।
	(v) अन्य व्यय फार्म 3ख में क्रम 8 के VIII में अन्य व्यय 82 प्रतिशत अर्थात् वर्ष 2009-10 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक रु० 545.23 लाख से वर्ष 2010-11 में अनुमानित रु० 993.10 लाख की तीव्र वृद्धि दर्शाती है। अगले तीन वर्षों अर्थात् 2011-12 से 2013-14 के लिए इस लागत में क्रमशः 13 प्रतिशत, 22 प्रतिशत और 24 प्रतिशत की और वृद्धि का तत्संबंधी पिछले वर्षों के अनुमानों की अपेक्षा अनुमान लगाया गया है। वर्ष 2010-11 में अन्य व्यय में ऐसी तीव्र वृद्धि के विशिष्ट कारण यदि कोई हो स्पष्ट करें। कृपया व्यय के इस शीर्ष के अधीन शामिल मदों का ब्रेकअप दें।	2010-11 के वास्तविक के सदृश में आकड़ों को अद्यतन करने के लिए आकड़ा में सुधार बतलाया किया गया है।
	(vi) फार्म 3क के अधीन निर्दिष्ट प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन व्ययों का अनुमानन फार्म 3ख में दिए गए अनुमानों से मेल नहीं खाता है। इसका मिलान करें।	फार्म 3क के अधीन निर्दिष्ट एम एड जीआई प्रशासन मूल्यहास के अलावा वार्षिक लेखों से लिया गया है। जबकि फार्म 3 (ख) में सिवाय बिजली लागत एमजीए वेतन भंडार और मूल्यहास प्रदर्शित किया गया है। इसलिए भिन्नता है।
	(vii) मूल्यहास पिछले प्रशुल्क सशोधन में पत्तन द्वारा अनुसरित पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा निर्धारित जीवनकाल प्रतिमानों के आधार पर मूल्यहास का अनुमानन स्वीकार किया गया था और एनएमपीटी को अगले प्रशुल्क सशोधन में मूल्यहास की गणना करने के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देशों का अनुपालन करने की सलाह दी गई थी। कृपया पुष्टि करें कि क्या मूल्यहास प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुसार परिकल्पित किया गया है।	मूल्यहास लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में यथा लेखांकित अंगीकृत किया गया है जोकि भारत सरकार द्वारा निर्धारित नियम एवं विनियम की अनुसार है। तदनुसार मूल्यहास सरकार द्वारा निर्धारित जीवनकाल प्रतिमानों को अंगीकृत करते हुए स्ट्रेट लाइन पद्धति पर परिगणित किया गया है।
(9).	निधि स्थिति के बारे में (फार्म 3ग)	
	(i) फार्म 3ग में निर्दिष्ट निम्नलिखित आकड़ों वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित स्थिति से मेल नहीं खाते हैं—  (क) वर्ष 2008-09 में पेशन निधि का शेष जमा रु० 21886.89 लाख (वार्षिक लेख रु० 19063.80 लाख)। (ख) वर्ष 2008-09 में पेशन निधि में किया गया अशदान रु० 2800 लाख (वार्षिक लेख - रु० 5600 लाख) (ग) पेशन और उपदान की प्राप्तियों (ब्याज तथा अन्य) और भुगतान से संबंधित प्रविष्टि वार्षिक लेखा में प्रतिवेदित आकड़ों से मेल नहीं खाती है। (घ) वर्ष 2009-10 के अंत में उपदान निधि में जमा शेष रु० 4418.64 (वार्षिक लेख - रु० 4420.15 लाख) (ङ) फार्म 3ग में दिया गया एक्यूयुरियल मूल्यांकन वार्षिक लेखों की टिप्पणियों में प्रतिवेदित स्थिति से मेल नहीं खाता है। एनएमपीटी तत्संबंधी वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आकड़ों से सभी आकड़ों का विधिवत् मिलान करते हुए फार्म 3ग सशोधित करें या अन्तर का मिलान करें।	फार्म 3ग वार्षिक लेखों के साथ जोड़ते हुए तैयार किया गया है।
	(ii) वर्ष 2009-10 के वार्षिक लेखों के साथ सलग्न टिप्पणियों की मदें 9 के अनुसार एक्यूयुरियल मूल्यांकन के अनुसार पेशन देयता रु० 303.60 करोड़ है। उसके विपरीत पेशन निधि में उपलब्ध शेष राशि रु० 299.03 करोड़ है। इस प्रकार पेशन निधि में कमी वर्ष 2009-10 के वार्षिक लेखों के अनुसार 31 मार्च 2010 को रु० 4.57 करोड़ है। जबकि फार्म 3ग में निर्दिष्ट पेशन निधि में संचयी कमी रु० 39.72 करोड़ है। कृपया इन आकड़ों में भिन्नता के कारण स्पष्ट करें।	यह फार्मूला त्रुटि की वजह से है जिस अब सही किया गया है।

	(iii) वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित स्थिति से यह देखा गया है कि पेशन निधि और उपदान निधि शेष दोनों सिवाय पेशन निधि में ₹ 457 करोड़ और उपदान निधि में ₹ 1.78 करोड़ की कमी के 31 मार्च 2010 को किए गए एक्चुरियल मूल्यांकन से लगभग मेल खाता है। इस संदर्भ में, कृपया स्पष्ट करें कि वर्ष 2010-11 में ₹ 50.74 करोड़, वर्ष 2011-12 में ₹ 60.29 करोड़ पर अनुमानित पेशन निधि में कमी का कैसे पूरा करेगे और इसी तरह क-1 क्रम (iii) के अधीन और उपदान निधि में कमी वर्ष 2010-11 में ₹ 5.69 करोड़ अनुमानित की गई है। इस संबंध में विस्तृत गणना भेजें।	2010-11 के एक्चुरियल मूल्यांकन के अनुसार बदलाव किए गए हैं।
	(iv). यह प्रमाणित किया जाए कि इस प्रावधान में पूर्वकाल से संबंधित कोई देयता शामिल नहीं है। कृपया अपने अनुमानों के समर्थन में 31 मार्च 2010 और उसके बाद के वर्षों के भी एक्चुरियल मूल्यांकन रिपोर्ट की प्रति भेजें। मौजूदा कर्मचारियों और पेशनरों के मामले में पेशन/उपदान निधि के एक्चुरियल का ब्रैकअप भेजें।	पुष्टि की गई है कि पूर्व देयता को प्रावधान में शामिल नहीं किया गया है।
(10).	वित्त और विविध आय:	
	(i). वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित विविध प्राप्ति वर्ष 2007-08 में ₹ 843.39 लाख, 2008-09 में ₹ 1621.35 लाख और वर्ष 2009-10 में ₹ 1024.05 लाख है। इसके विपरीत, लागत विवरण में सुविचारित विविध प्राप्त तदनुसूची अग्रही के लिए ₹ 75.82 लाख, ₹ 963.87 लाख और ₹ 130.66 लाख है। विविध प्राप्ति के अधीन प्रतिवेदित आय की प्रकृति स्पष्ट करें। लागत विवरण के साथ-साथ वार्षिक लेखों में सुविचारित आकड़ों में भिन्नता वर्ष 2005-06 से 2010-11 के लिए मिलान करें।	₹ 843.00 लाख में से ₹ 75.82 लाख विविध के अधीन प्रदर्शित किया गया है और शेष सार्वजनिक-योग्य सामग्री की बिक्री के अधीन प्रदर्शित किया गया है, भंडार स्थापना प्रमारों का समायोजन प्रभाजन के लिए स्वीकार्य है। यही सिद्धांत सभी वर्षों में अनुसरित किया जाता है।
	(ii). वर्ष 2011-12 में ₹ 100 लाख की निधि प्राप्ति और अनुवर्ती दो वर्षों के लिए ₹ 5 लाख की वृद्धि का अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट करें।	अब बजट अनुमान आकड़े 2011-12 के लिए अंगीकृत किए गए हैं।
	(iii). लागत विवरण में एफएमआई कार्गो प्रहस्तन आय में सुविचारित रॉयल्टी आय के अलावा रॉयल्टी प्राप्ति दर्शाता है। एफएमआई शीर्ष के अधीन निर्दिष्ट रॉयल्टी आय की प्रकृति कृपया स्पष्ट करें। यह भी स्पष्ट करें कि क्या रॉयल्टी प्राप्ति के संयवहार पर प्रशुक्त दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 में निर्धारित प्रावधान इस संबंध में अनुरारित किया गया है।	एचएमसी परिचालन के लिए लाइसेंस के संबंध में प्राप्ति के लेखांकन के लिए लेखों में अंगीकृत मौजूदा प्रौद्योगिकी।
	(iv). वर्ष 2011-12 से 2013-14 के प्रत्येक वर्ष के लिए ₹ 258 लाख के एकसमान आकड़े पर एफएमआई के अधीन रॉयल्टी आय का अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट करें और इस संबंध में विस्तृत गणना भेजें।	अनुमान संशोधित किया गया है।
	(v). "पूर्व अवधि आय" रूप में एफएमआई शीर्ष के अधीन वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आय की प्रकृति और पूर्व अवधि 2005-06 से 2009-10 और 2010-11 में लागत विवरण में दिया गया संयवहार स्पष्ट करें।	पूर्व अवधि आय वह है जो पिछले वर्षों से संबंधित है जो मौजूदा परिचालन आय में लेखांकित नहीं किए जाते हैं। इस आय का लागत विवरणों में लेखा में नहीं लिया गया है।
	(vi). वर्ष 2005-06 से 2009-10 तथा 2010-11 के लागत विवरण में निर्दिष्ट वित्त एवं विविध आय का ब्रैकअप भेजें और वार्षिक लेखों में निर्दिष्ट मदों से इसका मिलान करें। वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए अनुमानित एफएमआई का विस्तृत ब्रैकअप भी भेजें।	फॉर्म 3क की मद VI के अधीन यथा निर्दिष्ट ब्रैकअप नीचे स्पष्ट किया गया है। शामिल मदें हैं:- i) सर्विस नहीं किए जाने योग्य स्क्रेप सामग्रियों की बिक्री ii) भंडार स्थापना प्रमारों का समायोजन iii) उपरुक्त पर परिचालनात्मक लाइसेंस शुल्क iv) निधि प्राप्ति में मुख्यतः लघु प्रकृति का विविध पोषण शामिल है अन्यथा वर्गीकृत नहीं किया गया है।



(11)	वित्त एवं विविध व्यय	
	(i) वर्ष 2008-09 में प्रतिवर्षित रु० 447.45 लाख और वर्ष 2007-08 में रु० 198.24 लाख के विपरीत वर्ष 2009-10 में पूर्व अवधि व्यय रु० 1427.41 लाख में अचानक वृद्धि के कारण स्पष्ट करे।	संपूर्ण सव्यवहार व्यवस्थित किए गए वही लेखों में उपलब्ध करवाए गए हैं और प्रमाणन के लिए साविधिक लेखापरीक्षक को उपलब्ध करवाए गए हैं। ये वास्तविक आंकड़े हैं जो वार्षिक लेखों में दर्शाए गए हैं।
	(ii) वर्ष 2011-12 से 2013-14 के प्रत्येक वर्ष के लिए रु० 3000 लाख तथा रु० 800 लाख प्रतिवर्ष की पेंशन निधि तथा उपदान निधि में अशदान का अनुमान लगाने का आधार भी स्पष्ट करे।	यह किया गया मामूली प्रावधान है। पत्तन बजट के आरई/बीई में इस मद का अनुमान लगाने के लिए कोई विशिष्ट दिशानिर्देश नहीं हैं।
	(iii) (क) वर्ष 2011-12 से 2013-14 के प्रत्येक वर्ष के लिए 3000 लाख तथा रु० 800 लाख प्रतिवर्ष की पेंशन निधि तथा उपदान निधि में अशदान कर अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट करे।	यह प्रदान किया गया मामूली अशदान है परन्तु एक्चुरियल मूल्यांकन प्राप्त करने के अधीन।
	(ख) वर्ष 2009-10 के लिए भेजे गए वार्षिक लेखों से यह देखा गया है कि पेंशन निधि तथा उपदान निधि में शेष राशि 31 मार्च 2010 को एक्चुरियल मूल्यांकन के अनुसार निधि देयताओं से लगभग मेल खाती है। वर्ष 2009-10 में रु० 870.92 लाख का वास्तविक पेंशन भुगतान निवेशों और वार्षिक प्रतिलाभ से प्राप्त ब्याज से पूरा किया गया है। इस संदर्भ में पूर्वकाल में किए गए रु० 3000 लाख के अशदान को जारी रखने के एनएमपीडी के प्रस्ताव का औचित्य बताए और यह पुष्टि करे कि इसमें पेंशन/उपदान निधि में कोई अतिरिक्त अशदान शामिल नहीं है।	जैसाकि ऊपर स्पष्ट किया गया है।
	(ग) कृपया स्पष्ट करे कि पेंशन तथा उपदान निधि में अशदान में पूर्वकाल से संबंधित कोई देयता शामिल नहीं है और अनुमानित पेंशन/उपदान अशदान देयता एक्चुरियल मूल्यांकन पर आधारित है।	पुष्टि की गई है।
	(घ). इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रारूप की टिप्पणी 6 में यह विनिर्दिष्ट किया गया है कि इस सीमा तक पत्तन द्वारा किया गया पेंशन भुगतान इस निधि से नहीं लिया गया है और पेंशन निधि में किया गया अशदान एक्चुरियल मूल्यांकन के आधार पर मौजूदा कर्मचारियों की पेंशन देयताओं के लिए मौजूदा वर्ष के लिए प्रासंगिक पर विचार किया जाएगा। पत्तन इसके अनुपालन की पुष्टि करे।	पुष्टि की गई है।
	(iv) पुष्टि करे कि अन्य एकमुश्त व्यय जैसे मजदूरी, पेंशन की बकाया-राशि या वीआरएस क्षतिपूर्ति प्रशुल्क दिशानिर्देशों के राउड 252 के अनुसार लागत विवरण में व्यय क इस शीर्ष के अधीन शामिल नहीं किए गए हैं।	पुष्टि की गई है।
	(v) एफएमई वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक तीन वर्षों के लिए रु० 4095 लाख के समान स्तर पर अनुमानित किया गया है। पुष्टि करे कि पत्तन ने विचाराधीन सभी तीन वर्षों के लिए इस लागत मद में किसी वृद्धि की उम्मीद नहीं की थी।	यह एक अनुमान है इसलिए इसे तदनुसार लिया जाए।
(12)	मुख्य गतिविधियों/उप गतिविधियों में वित्त एवं प्रबंधन आय वित्त एवं विविध व्यय तथा प्रबंधन एवं सामान्य उपरिचालन के प्रभाजन का आधार स्पष्ट करे। यह भी पुष्टि करे कि क्या यह लागत प्रारूपों के फार्म 4क में दिए गए सामान्य निर्देशों के अनुसार है। यदि नहीं तो भिन्नताओं के कारण स्पष्ट करे। कृपया मुख्य गतिविधियों/उप गतिविधियों में इन व्यय के आवंटन की विस्तृत गणना भेजे।	वित्त तथा विविध आय मुख्य गतिविधियों में अर्जित आय परिचालन आय के अनुपात में प्रभाजित की गई है। वित्त तथा विविध व्यय मुख्य गतिविधियों में प्रोद्भूत परिचालन व्यय के अनुपात में प्रभाजित किया गया है।
(13)	नियोजित पूंजी	
	अचल परिसंपत्तियां	
	(i) वर्ष 2010-11 से 2013-14 के लिए फार्म 4-क में यथा अनुमानित सकल प्रखंड में सर्वधन क्रमशः रु० 4250 करोड़ रु० 8445 करोड़ रु० 6045 करोड़ तथा रु० 8600 करोड़ है।	(i) आंकड़े वार्षिक योजना/गैर योजना बजट के संदर्भ में भेजे गए व्यय अनुमानों के व्योरो के अनुसार संशोधित किए गए हैं और पत्तन द्वारा परिकल्पित पंचवर्षीय योजना अनुमानों में जैसे दिए गए हैं।

<p>तथापि, वर्ष 2010-11 तथा 2011-12 के सशोधित अनुमान में अनुमानित पूजी व्यय योजना बजट में ₹ 31.00 करोड़ और ₹ 36.00 करोड़ और गैर-योजना बजट में ₹ 8.00 करोड़ तथा ₹ 10.00 करोड़ है। 2010-11 के सशोधित अनुमान के विपरीत लागत विवरण में पूर्वानुमानित कपेक्स में अन्तर स्पष्ट करें। पुष्टि करें कि वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए प्रस्तावित परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में सवर्धनों के रूप में पूजी परिव्यय पत्तन द्वारा परिकल्पित पंचवर्षीय योजना के अनुसार है।</p>	
<p>(ii). चूंकि वित्तीय वर्ष 2010-11 पहले ही समाप्त हो चुका है, इसलिए लागत विवरण अनुवर्ती वर्षों के पूर्वानुमानों में तदनुरूपी बदलावों, यदि जरूरी हों, के साथ वर्ष 2010-11 में सकल प्रखंड में वास्तविक सवर्धनों से अद्यतन करें।</p>	<p>लागत विवरण वर्ष 2010-11 में सकल प्रखंड में वास्तविक सवर्धनों के साथ अद्यतन किए गए हैं।</p>
<p>(iii). (क). फार्म 4ख में दिए गए सकल प्रखंड में सवर्धनों के ब्योरे फार्म 4क में एनएमपीटी द्वारा अनुमानित सकल प्रखंड में विभिन्न संवर्धनों को शामिल किया गया दिखाई नहीं देता है। एनएमपीटी से अनुरोध है कि प्रस्तावित निवेशों के औचित्य के साथ वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित ₹ 5 करोड़ से अधिक निवेशों के सदर्थ में पूरे ब्योरे भेजे।</p>	<p>जरूरी आकड़े फार्म 4-क और फार्म 4-ख में दिए गए हैं।</p>
<p>(ख) अतिरिक्त यातायात क्षमता पूरी तरह से उत्पादकता में सुधार और लागत में कटौती, यदि कोई हो, परिमाणित करें और इसके प्रभाव भी लागत विवरणों में दर्शाए जाएं।</p>	
<p>(ग). शुरू की गई कार्रवाई की स्थिति अर्वाड किए गए कार्य की प्रति और कार्यान्वयन की मौजूदा स्थिति वर्ष 2011-12 और 2013-14 के दौरान परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में प्रस्तावित प्रत्येक संवर्धन के सदर्थ के साथ भेजे।</p>	<p>इसे योजना/गैर योजना प्रस्तावों में अलग से लिया गया है जैसा जब क्रियान्वयन के लिए लिया जाता है।</p>
<p>(iv). (क). नियोजित पूजी पर विवरण वर्ष 2010-11 से 2013-14 के लिए व्यवसाय-संबंधित परिसंपत्ति श्रेणी के अधीन निवेश 'शून्य' दर्शाता है। तथापि यह पाया गया है कि आरई 2010-11 तथा बीई 2011-12 में यथा उल्लिखित वर्ष 2010-11 तथा 2011-12 में पत्तन द्वारा कार्यान्वित की जा रही स्टाफ क्वार्टरों, अस्पतालों आदि की भी कुछ योजनाएं हैं। कृपया स्पष्ट करें कि किस श्रेणी के अधीन इन परिसंपत्तियों को वर्गीकृत किया गया है।</p>	<p>जहां कहीं उपलब्ध वास्तविक वर्ष 2010-11 के लिए निर्दिष्ट किए गए हैं। मविष्य वर्षों के अनुमानन शून्य रूप में लिए गए हैं क्योंकि पत्तन को यह उम्मीद नहीं थी कि व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों के लिए कोई योजनाएं होगी।</p>
<p>(ख) पुष्टि करें कि कैपिटल परिसंपत्तियों का व्यवसाय परिसंपत्तियों व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों तथा सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों का वर्गीकरण आरओसीई के परिकलन के प्रयोजन के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 295 297 और 298 के अनुसार किया गया है।</p>	<p>पुष्टि की गई है।</p>
<p>(v) (क) यह पुष्टि करें कि प्रत्येक वर्ष में पूर्ण प्रस्तावित व्यय उसी वर्ष के वही लेखों में पूजीकृत किया जाएगा और समान राशि की कीमत की परिसंपत्तियां बिल्कुल उसी वर्ष में परिचालन के लिए प्रत्यक्ष रूप से उपलब्ध होगी।</p>	<p>पुष्टि की गई है।</p>
<p>(ख). यह नोट किया जाए कि केवल पूरी और शुरू की गई परिसंपत्तियां ही नियोजित पूजी के लिए गिनती की जानी चाहिए। प्रगतिधीन कार्य को लेखा में नहीं लिया जाएगा। इस संबंध में पुष्टि भेजे।</p>	<p>नोट किया गया है। यह एनएमपीटी में अनुसरित प्रचलित पद्धति है।</p>
<p>(ग). पुष्टि करें कि परिसंपत्तियां जो अधिशेष/निपटान प्रदान करती हैं आरओसीई परिकलन के प्रयोजन के लिए नियोजित पूजी से अलग की गई हैं।</p>	
<p>(vi) चार मुख्य गतिविधियों, अर्थात् कार्गो-प्रहस्तन, पोत-संबंधित, रेलवे तथा सपदा, और कार्गो तथा पोत संबंधित गतिविधियों के अधीन उप-गतिविधियों में नियोजित पूजी के प्रभाजन का आधार गणनाओं के साथ भेजे।</p>	<p>चार प्रमुख गतिविधियों में नियोजित पूजी की गणना फार्म-4 में दर्शाई गई है। एक कपेक्स जो संबंधित परिसंपत्तियों के सदर्थ में है गतिविधियों में आता है।</p>

	(vii). प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 283 में अपेक्षा की गई है कि महापत्तन न्यास विनिर्दिष्ट समयावधि के भीतर पत्तन अवसरचना सुविधाओं के सृजन/आधुनिकीकरण के प्रयोजन के लिए एस्को खाते (जिसे निजी परिचालक से रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी की प्राप्ति से सृजित किया गया है) में उपलब्ध निधियों का उपयोग करे। प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 283 में अपेक्षा की गई है कि महापत्तन विनिर्दिष्ट समयावधि के भीतर पत्तन अवसरचना सुविधाओं के सृजन/आधुनिकीकरण के प्रयोजन के लिए एस्को खाते में उपलब्ध निधियों का उपयोग करे। पत्तन प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रावधान के अनुसार मौजूदा प्रशुल्क चक्र के दौरान एस्को खाते में उपलब्ध शेष से निधियित किए जाने के लिए प्रस्तावित कंपैक्स, यदि कोई हो, सूचीबद्ध करे।	यह नोट किया जाए कि एस्को खाता वर्ष 2012-13 से आगे बीओटी परियोजनाओं से निधिया सृजित करेगा।  एस्को खाते में संचयन प्रशुल्क चक्र की उपलब्ध शेष अवधि में विकसित की जाने वाली अवसरचना सुविधाओं की योजनाओं को विहित करने के लिए पर्याप्त नहीं होगा।
	(viii). (क) फार्म 4क में परिकलित आरओसीई पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमत 15 प्रतिशत आरओसीई के विपरीत वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए 16 प्रतिशत की दर पर है।	इसे अब दाखिल किए गए सशोधित लागत विवरण में सही किया गया है।
	(ख). व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों पर नियोजित पूजी पर प्रतिशत एनएमपीटी द्वारा सुविचारित 6.35 प्रतिशत के विपरीत इस प्राधिकरण द्वारा संचालित की जाने वाली आरओसीई के पैरामीटरों की समीक्षा के आधार पर वर्ष 2011-12 के लिए लागू जोखिम-मुक्त दर पर सुविचारित किया जाएगा।	गणना में इसका ध्यान रखा गया है।
(14).	कार्य पूजी	
	(i) प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 299 में निर्धारित कार्य पूजी प्रतिमानों के अनुसार, विविध देनदार 2 माह के संपदा राजस्व और 2 माह के रेल टर्मिनल प्रभारों पर अनुमानित किया जाना है। पत्तन ने विविध देनदारी के परिकलन में दो माह की रेलवे आय जो मार्शलिंग यार्ड से आय से संबंधित है, पर विचार किया है। स्पष्ट करे कि क्या मार्शलिंग यार्ड से राजस्व प्राप्ति रेलवे टर्मिनल प्रभार के समकक्ष है।	रेल यातायात पर एनएमपीटी द्वारा कोई टर्मिनल प्रभार वसूल नहीं किए गए हैं क्योंकि उपयोक्ताओं के अनुरोध और लागत पर रेलवे प्रशासन द्वारा कार्यों तथा रेलवे रैका का रेलवे साइडिंग (जिस मार्शलिंग यार्ड कहा जाता है) के अंदर और बाहर आवागमन किया जाता है। केवल प्रति टन मार्शलिंग यार्ड प्रभार पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाए गए और अनुरक्षित साइडिंग क्षेत्र के भीतर कार्यों के संचालन पर वसूल किए जाते हैं।
	(ii) विविध देनदारियों का अनुमान लगाने के लिए एनएमपीटी द्वारा सुविचारित दो महीने के लेबर-प्रहस्तन प्रभार दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानों का अनुपालन नहीं करते हैं।	यह लागत पत्रक में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार है।
	(iii) कार्य पूजी के परिकलन में एनएमपीटी द्वारा सुविचारित दो महीने की मौजूदा देयता भी दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार नहीं पाई गई है।	
	(iv) ईंधन तथा कस्टमाइज पुर्जों को छोड़कर कोपेटल पुर्जों कस्टमाइज पुर्जों तथा अन्य भंडारों में भंडार उपभोग का ब्रेकअप वर्ष 2007-08 से 2010-11 के वास्तविक आकड़ा और अगले तीन वर्षों के अनुमानों के लिए भेजे। वस्तुसूची का अनुमानन भंडारों की इन श्रेणियों की प्रत्येक श्रेणी के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार परिकलित किया जाए।	कोपेटल पुर्जों कस्टमाइज पुर्जों के रूप में भंडारों का ब्रेकअप पुर्जों को वार्षिक रूप से उपयोग किए जाने तक संभव नहीं है।
(15)	(i) पंजीकृत कार्यों प्रहस्तन विंग (आरसीएचडब्ल्यू) से संबंधित लागत विवरण कार्यों प्रहस्तन गतिविधि में खर्च ही शामिल किया गया प्रतीत होता है। एनएमपीटी प्रति टन आधार पर आरसीएचडब्ल्यू के लिए प्रशुल्क के निर्धारण के लिए पृथक प्रस्ताव पहले ही दाखिल कर चुका है। उक्त प्रस्ताव में एनएमपीटी ने विभिन्न विकल्पों जैसे बिना प्रभार मजदूरी सशोधन बकाया-राशि का प्रभाव पर विचार मजदूरी सशोधन बकाया-राशि का प्रभाव पर विचार किए बिना के लिए लागत विवरण दाखिल किया है। कृपया कार्यों प्रहस्तन गतिविधि के अधीन आरसीएचडब्ल्यू गतिविधि के लिए पृथक लागत विवरण भेजें और दर्शाएं कि आरसीएचडब्ल्यू प्रस्ताव का कौन-सा लागत	एनएमपीटी ने प्रति टन आधार पर आरसीएचडब्ल्यू के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु पृथक प्रस्ताव दाखिल किया है। इसका अर्थ है कि दर में जैसे और जब बदलाव अनुमानित किया जाता है आरसीएचडब्ल्यू निर्णीत दर के अनुसार राजस्व सृजित करार शुरू कर देगा। तथापि यह नोट किया जाए कि यह राजस्व गणो-क माध्यम से बुक किए जाने के समय वर्कर्स द्वारा प्रहस्तित मूल तरीके से प्रहस्तित यातायात की सीमा तक ऊनफाइन किया गया है।

	विवरण इस प्रयोजन के लिए सुविचारित किया गया है।	गैर-व्यक्तिगत दिवसों के दौरान सार्वजनिक व्यय तथा मजदूरी के रूप में पत्तन द्वारा वहन किए जाने वाले सभी अन्य व्यय पत्तन सामान्य निधि से पूरे किए जाते हैं जिसके लिए वर्तमान दरमान संशोधन प्रस्तावित किया जा रहा है। इसलिए दरमान संशोधन में आरसीएचडब्ल्यू के सापेक्ष डिस्टाइंड आय की लागत शामिल किए जाने की जरूरत प्रकट होती है।
	(ii) जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, फार्म 2ख में लागत विवरण में सुविचारित आरसीएचडब्ल्यू से वास्तविक/अनुमानित आय पृथक प्रस्ताव में दाखिल आरसीएचडब्ल्यू गतिविधि के लागत विवरण में दर्शाई गई आय से मेल नहीं खाती है। कृपया सत्यापित तथा पुष्टि करें कि सामान्य संशोधन प्रस्ताव में दाखिल किए गए लागत विवरण में सुविचारित आरसीएचडब्ल्यू गतिविधि के वास्तविक आंकड़े/अनुमान आरसीएचडब्ल्यू प्रस्ताव में दाखिल लागत विवरण से मेल खाते हैं।	वर्तमान दरमान 2010-11 के लिए वास्तविक आंकड़ों के अनुसार अद्यतन किया गया है। इसलिए दो मुद्दा के बीच भिन्नता पर प्रति टन लेवी प्रस्ताव की अद्यतन की गई लागत के सदर्भ में कार्यवाही की जाएगी।
	(iii). आरसीएचडब्ल्यू प्रस्ताव में प्रति टन आधार पर प्रस्तावित लेवी के लेखा पर पूर्वानुमानित आय यातायात की विस्तृत गणना तथा वर्ष 2011-12 से 2013-14 के प्रत्येक वर्ष के लिए मौजूदा लेवी से आय के साथ प्रस्तावित लेवी भेजें।	टीएमपी को प्रस्तुत दूसरे प्रस्ताव से संबंधित सूचना जिम अभी अंतिम रूप दिया जाना है।
(16).	एनएमपीटी द्वारा वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए (केआईआरसीएल के अलावा) अपने पत्र दिनांक 7 मार्च 2011 द्वारा दाखिल किया गया लागत विवरण 5.82 प्रतिशत का औसत अधिशेष और पूरी तरह से मौजूदा प्रशुल्क पर अनुमानित अधिशेष ₹ 7381.85 लाख है। 2005 के दिशानिर्देशों में निर्धारित लागत जमा फार्मूला के अनुसार मौजूदा प्रशुल्क में ₹ 7381.85 लाख तक कमी किए जाने का मामला बनता है।  कृपया पत्तन द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क और शर्तों में संशोधनों का वर्षवार वित्तीय प्रभाव और आरसीएचडब्ल्यू के लिए प्रस्तावित प्रति टन लेवी का राजस्व प्रभाव भी देखें। यदि वित्तीय प्रभाव से वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लागत विवरण में दर्शाए गए अधिशेष की सीमा तक राजस्व में कटौती नहीं किया जाता है तो एनएमपीटी अपने निर्णय के आधार पर मौजूदा प्रशुल्क में और उपयुक्त कटौती करने के प्रस्ताव पर विचार करना चाहिए। प्रस्तावित (किए जाने वाले) एस कम किए गए प्रशुल्क का प्रभाव भी विस्तृत गणना के साथ दर्शाएं।	वर्तमान स्थिति 2010-11 के लिए अद्यतन किए गए आंकड़ों के सदर्भ में और आगे देखे जाने की जरूरत है।  सामान्य दरमान का संशोधन और आरसीएचडब्ल्यू टनभाए लेवी में निर्धारण दो स्वतंत्र प्रस्ताव हैं। हालांकि आरसीएचडब्ल्यू के लागत कारक को दरमान के वर्तमान संशोधन में लिया गया है, परन्तु प्रस्तावित प्रति टन लेवी का राजस्व प्रभाव केवल तभी अनुमानित और विस्तारित किया जा सकता है जब प्रति टन दर पर अंतिम निर्णय हो जाएगा। इसलिए वर्तमान प्रशुल्क में कटौती की उपयुक्तता पर विचार करना संभव नहीं होगा।
(17)	जेटटी स 10 के लिए अंतिम घाटशुल्क दर का निर्धारण वर्ष 2000-01 के लिए लंबित है। यह प्राधिकरण एनएमपीटी और एमआरपीएल (आदेश सं. टीएमपी/62/2004-एनएमपीटी दिनांक 20 जनवरी 2005) को एक-साथ बैठकर वर्ष 2000-01 से 2004-05 के लिए जेटटी स. 10 के लिए घाटशुल्क दर को अंतिम रूप देने और प्रस्ताव दाखिल करने के लिए पहले ही सलाह दे चुका है। एनएमपीटी ने वर्ष 2000-01 और 2001-02 के लिए जेटटी स 10 के लिए घाटशुल्क दर के निर्धारण के लिए प्रस्ताव दाखिल किया है। परन्तु शेष वर्षों के लिए पत्तन ने कोई प्रस्ताव दाखिल नहीं किया है। इस संबंध में कई अनुस्मारक भेजे जाने के बावजूद हमें अभी तक कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है। एनएमपीटी को सलाह दी जाती है कि शेष वर्षों के लिए भी प्रस्ताव तत्काल दाखिल करें।	इस मुद्दे पर मे0 एमआरपीएल के सहयोग से अलग से कार्यवाही की जाएगी।
ग.	छरमान	
(1)	खंड 12 - सामान्य अनुबन्ध एवं शर्तें	
	विलयित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज से संबंधित vi (क) और	इस अनुपालन के लिए नोट किया गया है। तथापि

	(ख) पर प्रस्तावित प्रावधान 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2182 के अनुसार भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित प्रधान उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक पर अद्यतन किया जाए।	हमने प्रस्ताव में 12 प्रतिशत की निर्धारित दर का प्रस्ताव किया था। टी.एण्.पी. इसमें संशोधन करे।
(2)	अनुसूची 2.2. — पाइलटेंज	
	(i) मौजूदा पाइलटेंज शुल्क में दरमान में सूचीबद्ध अन्य सेवाओं के अलावा पोतों की सभी श्रेणियों के लिए पर्याप्त क्षमता की टगो/लॉचा की अपेक्षित संख्या शामिल है। इसके विपरीत पत्तन ने बताया है कि क्रस (ii) और (iii) अर्थात् बार्जों टगो लॉचों आदि और नौचालन पोत तथा 200 जीआरटी तक के फिशिंग पोत और 200 जीआरटी तथा अधिक के पोत के अधीन पाइलटेंज शुल्क टगो के उपयोग के लिए पत्तन ने 50 प्रतिशत अतिरिक्त लेवी का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने स्पष्ट की गई मौजूदा के साथ-साथ प्रस्तावित दर की तुलनात्मक स्थिति में स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित संशोधन टग के परिचालन में शामिल भारी लागत की क्षतिपूर्ति के लिए है और इसलिए समान पोतों के लिए 50 प्रतिशत अतिरिक्त लेवी वसूल करने का प्रस्ताव किया है। इस संदर्भ में निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट करे	इसमें अब संशोधन किया गया है और लागू टग किराया प्रभार प्रस्तावित किए गए हैं यदि टग सेवाएं पाइलटेंज शुल्क के 50 प्रतिशत की पूर्णवर्ती प्रस्तावित दर की बजाय टग किराये के लिए निर्धारित दर पर प्राप्त की जाती हैं।
	(क) 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 64 के अनुसार पाइलटेंज-सह-टोवेज शुल्क समेकित शुल्क होना चाहिए और प्रचलित पद्धति के अनुसार पत्तन सुविधा के लिए पर्याप्त क्षमता की टगो/लॉचा की अपेक्षित संख्या और पोतों के स्थानांतरण/स्थानांतरण के साथ एक अंतर्मुखी तथा एक बहिर्मुखी संचालन शामिल होना चाहिए। पोतों की कुछ श्रेणियों के लिए पाइलटेंज शुल्क के 50 प्रतिशत पर टग के लिए प्रभार अलग से वसूल करने के लिए पत्तन का प्रस्ताव प्रशुल्क दिशानिर्देशों के उक्त प्रावधान के अनुसार नहीं है।	इसे अब संशोधित किया गया है और लागू टग किराया प्रभार प्रस्तावित किए गए हैं यदि टग सेवाएं प्राप्त की जाती हैं।
	(ख) यह दर्शाने के लिए विस्तृत लागत विश्लेषण भेजा जाए कि पोतों की इन श्रेणियों से वसूली-योग्य मूल पाइलटेंज शुल्क में टग उपलब्ध करवाने की लागत शामिल नहीं है। 50 प्रतिशत अतिरिक्त पाइलटेंज शुल्क की प्रस्तावित वसूली यह दर्शाने के लिए लागत गणना के साथ तर्कसंगत दृष्टांत कि पोतों की इस श्रेणी के लिए टग सेवाएं उपलब्ध करवाने की लागत प्रस्तावित वृद्धि की सीमा तक वृद्धि की गई है।	उपयुक्त प्रावधान द्वारा वसूली-योग्य लागत मीजर है।
	(ग) समग्र पत्तन के लिए लागत विवरण पत्तन द्वारा प्रतिवेदित टग सेवाओं की वर्धित लागत को लिया गया है अधिशेष स्थिति दर्शाती है। इस संदर्भ में पोतों की छोटी श्रेणी पर पाइलटेंज शुल्क एवं स्थानांतरण प्रभार में एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य बताएं।	इसमें सुधार किया गया है।
	(ii) अनुसूची 2.2 के अधीन मौजूदा टिप्पणी 3(ii) स्थानांतरण प्रभार में 50 प्रतिशत रियायत की अनुमति देती है यदि टगो का स्थानांतरण के लिए उपयोग नहीं किया जाता है। उक्त शर्त को हटाने के लिए प्रस्ताव करने का कारण उसकी राजस्व विवीक्षाओं के साथ स्पष्ट करें।	इसमें सुधार किया गया है।
	(iii) पोतों के स्थानांतरण के लिए भी पत्तन ने लॉचों टगो बार्जों तथा नौचालन पोत तथा 200 जीआरटी तक के फिशिंग पोत और 200 जीआरटी तथा अधिक के पोत के संदर्भ में स्थानांतरण प्रभार के 50 प्रतिशत पर अलग से टग प्रभार वसूल करने का प्रस्ताव किया है। चूंकि वर्तमान स्थानांतरण प्रभार में 3(ii) पर टिप्पणी के मददेनजर टग प्रभार शामिल है इसलिए पोतों की इन श्रेणी के लिए अलग से टग प्रभार वसूल करने के लिए कोई संशोधन यहां पर शामिल किए गए टग तत्त्व को अलग करतें हुए स्थानांतरण प्रभार में उपयुक्त कटौती के साथ शामिल किया जाना चाहिए ताकि दोगुनी वसूली नहीं हो।	इसमें सुधार किया गया है।

	(iv) पोतों की छोटी श्रेणी पर टग सेवाओं के लिए 50 प्रतिशत अतिरिक्त स्थानांतरण प्रभार वसूल करने का प्रस्ताव उक्त सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए लागत में वृद्धि के सदर्भ में औचित्य बताए। प्रस्तावित सशोधन का राजस्व प्रभाव भी भेजा जाए।	इसमें सुधार किया गया है।
	(v) टिप्पणी (9) - तटीय पोत के लिए ₹ 76 पर निर्धारित मौजूदा प्रभार और विदेशगामी पोत के लिए 284 अमेरिकी डॉलर यदि पोत अपरिहार्य कारणों से पत्तन सीमाओं के बाहर पाइलट लेता है तो इसे क्रमशः ₹ 500 और 1852 करने का प्रस्ताव किया गया है। मौजूदा दर में ऐसी तीव्र वृद्धि प्रस्तावित करने के कारण स्पष्ट करें। प्रस्तावित सशोधन की राजस्व विवीक्षा वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए दर्शाई जाए।	इसमें सुधार किया गया है।
	(vi) अनुसूची 23 पोतों के लिए विराम प्रभार पाइलट सेवा तथा पाइलट के विराम की मांग के रद्दीकरण के मामले में 5 प्रतिशत से 8 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित करने का आधार विशेष रूप से स्पष्ट करें जब समग्र पत्तन अधिशेष स्थिति दर्शाता है। प्रस्तावित सशोधन के लेख पर अतिरिक्त राजस्व दर्शाए।	नियमित रूप से आने वाली रद्दीकरण मांगों को हतोत्साहित करने के लिए मामूली वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है। अतिरिक्त राजस्व बहुत ही मीजर होगा।
(3)	टनराशि 2.4. - बर्थ किराया प्रभार	
	(i) अनुसूची 242 - तेल टैंकर और अन्य पोत	
	(क) 024 अमेरिकी डॉलर प्रति पोत/घंटा (विदेशी) और ₹ 650 प्रति पोत/घंटा (तटीय पोत) पर लकड़ी वाली नावों (अनुषंगी इजनों के साथ अथवा बिना) के लिए क्रम (iv) पर पोत की नई श्रेणी के लिए बर्थ किराये पर पड़ने का आधार स्पष्ट करें।	यह गैर-प्रशुल्क दर है। जब कभी ऐसा मौका आता है उस समय सही प्रभार सुनिश्चित करने के लिए न्यूनतम प्रति घंटा दर उपलब्ध कराई गई है। रोइंग नावों का इस्तेमाल पत्तन की डुबाव आदि की आवाजों को लेते हुए किया गया है।
	(ख) दर्शाए कि इन श्रेणियों में से किंग श्रेणी के अनेक पोतों को बर्थ किराये की वसूली के प्रयोजन के लिए जोड़दा दरगान के अधीन वर्गीकृत किया गया है।	इसे क्रिशिंग पोर्ट/ट्रांजिरो के समान वर्गीकृत किया जा सकता है।
	(ग) प्रस्तावित नई प्रविष्टि की राजस्व विवीक्षा वर्ष 2011-12 से 2013-14 के प्रत्येक वर्ष के लिए दर्शाए।	यूँकि इसका इस्तेमाल कभी-कभी होता है इसलिए राजस्व प्रभाव नगण्य है।
	(ii) टिप्पणी (vi) - लैंस बार्ज के लिए बर्थ किराये को मौजूदा 1205 अमेरिकी डॉलर से बढ़ाकर ₹ 1250 प्रति बार्ज प्रति घंटा (विदेशी) प्रस्तावित करने के कारण स्पष्ट करें जब अन्यथा बर्थ किराये राहत अन्य पोत संबंधित एगारों में यथा स्थिति बनाए रखी गई है।	यह वृद्धि मामूली है और इसकी वसूली की बारबारता इन पत्तन पर आने वाले आरओआरओ अथवा लैंस बार्जों के रूप में रिमाट है इसलिए निकट भविष्य में यह निश्चित नहीं है।
(4)	अध्याय - III, घाटशुल्क प्रभारों को अनुसूची	
	(i) घाटशुल्क प्रभार प्रहस्तन की लागत के आधार पर प्रस्तावित करें और सशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 422 में यथा निर्धारित कार्यों के प्रहस्तन और गडायण के समय विशेष ध्यान रखे जाने की जरूरत है। यह स्पष्ट करें कि एक सशोधन नोट भी भेजे कि कैसे परमाण्व घाटशुल्क अनुसूची सशोधित दिशानिर्देशों के निर्धारणों को मनुष्य करती है।	एनएनपीटी में कार्यों का प्रहस्तन सभी निर्धारित/आवात सामाना के लिए एनएनपीटी द्वारा तैनात किए गए लेबर के सहयोग से उपयोक्ता एजेंसियों द्वारा स्वयं किया जाता है। घाटशुल्क घाट के उपयोग के लिए प्रभार रूप में वसूल किया जाता है। लेबर की लागत घाटशुल्क में शामिल नहीं है। टनभार लेवी के निर्धारण के लिए पृथक प्रस्ताव भेजा गया है जहां प्रहस्तन प्रभार का कुछ हिस्सा वसूल किया जाता है।
	(ii) अनुसूची 31 ब्रेक बल्क कार्यों के लिए घाटशुल्क प्रभार	
	(क) प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 422 अधिस्तम स्तरों की अवधि में यथासूत्र घाटशुल्क दरों को समान किए जाने और प्रहस्तन की लागत के आधार पर दरे निर्धारित करने की अनुश्रवा करता है और कार्यों के प्रहस्तन और भंडारण के समय विशेष ध्यान रखे जाने की जरूरत है।	इसका अनुपालन जगले सशोधन में किया जाएगा क्योंकि पिछले तीन वर्षों के दौरान प्रहस्तित कार्यों की औसत मात्रा के आधार पर प्रति टन दर प्रविद्धित करने के लिए पृथक कार्यवाही की जरूरत है जिसका मैन्युअली अनुपालन किया जाना है।
	प्रहस्तन प्रशुल्क सशोधन के दौरान, पत्तन दो आदेश के तहत कार्य के दौरान स एक वर्ष के भीतर भार/उत्पत्ति/...	

	के आधार पर विशिष्ट घाटशुल्क दर के लिए यथामूल्य दर ढांचे के परिवर्तन के लिए पृथक प्रस्ताव दाखिल करने की सलाह दी गई थी। पत्तन ने प्रशुल्क आदेश के लागू होने की तारीख के साढ़े चार वर्ष से अधिक समय बीत जाने के बाद भी इस संबंध में कोई प्रस्ताव दाखिल नहीं किया है। मौजूदा प्रस्ताव में भी, पत्तन ने ब्रेक बल्क कार्गो के लिए यथामूल्य दर की वसूली की मौजूदा प्रशुल्क व्यवस्था को जारी रखा है। एनएमपीटी को एक बार दोबारा यह सलाह दी जाती है कि पिछले प्रशुल्क आदेश में दी गई सलाह के अनुसार और प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुपालन में यथामूल्य दर प्रस्तावित करने की बजाय प्रासंगिक कार्गो प्रहस्तन करने की लागत के सदर्थ में कार्गो के भार अथवा मात्रा के आधार पर ब्रेक बल्क कार्गो के लिए घाटशुल्क दर प्रस्तावित की जाए।	
	(ख) अन्य गैर बल्क मद (प्रस्तावित दरमान के क्रस 6 पर) के लिए यथामूल्य दर में मौजूदा 0.40 प्रतिशत से 0.60 प्रतिशत वृद्धि प्रस्तावित करने के कारणों का औचित्य बताए जब कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए लागत विवरण वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए 36.5 प्रतिशत का औसत अधिशेष दर्शाता है।	मद (6) और (7) हटाने और मद (8) जो अब क्रस (6) है को बनाए रखने के समय मद (7) आमेलित किया जाता है के सिवाय किसी वृद्धि का प्रस्ताव नहीं किया गया है।
	(ग) मौजूदा दरमान में क्रस 6 और 7 के लिए निर्धारित घाटशुल्क दर को हटाने का प्रस्ताव किया गया है। उसके कारण स्पष्ट करें।	इस पत्तन पर आने वाली इन मदों की बारंबारता पिछले कुछ वर्षों के दौरान बहुत कम रही है और तदनुसार मदों इसे हटाया गया है।
	(iii) अनुसूची 32 - बल्क कार्गो पर घाटशुल्क प्रभाव	
	(क) खाद्य तेलों के लिए घाटशुल्क दर (प्रस्तावित दरमान के क्रस 5 पर) में प्रस्तावित वृद्धि मौजूदा ₹0.50 प्रति टन से ₹0.60 प्रति टन करने के कारणों का औचित्य बताए जब कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए लागत विवरण वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए 36.5 प्रतिशत का औसत अधिशेष दर्शाता है। उसकी राजस्व विवीक्षा भी भेजे।	इस वृद्धि को अब हटा दिया गया है।
	(ख) अन्य रसायन शीर्ष के अधीन क्रस 4 से स्टाइरेन मोनोमर के लिए घाटशुल्क दर हटाने के कारण स्पष्ट करें।	इसे 4(ख) में जोड़ा गया है।
	(ग) शुद्धिपत्र दिनांक 11 जुलाई 2006 में इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित एमपीएल जेट्टी पर लदे हुए ढांचों के लिए घाटशुल्क दर प्रस्तावित दरमान में शामिल नहीं की गई है। पुष्टि करें कि क्या पत्तन ने प्रस्तावित दरमान से इस प्रविष्टि को हटाने का प्रस्ताव किया है।	चूंकि एमडीएल जेट्टी ने काम करना बंद कर दिया है और पट्ट पर लिए गए कार्य यार्ड को वापस कर दिया है इसलिए दर का हटाने का प्रस्ताव किया गया है।
	(घ) पत्तन ने ग्रनाइट जिक कस्टर्ड कापर क्राइड अल्यूमीनियम तथा टिन टिम्बर और पपर जसी कुछ मदों के लिए घाटशुल्क दर में कटौती करने का प्रस्ताव किया है। इन कार्गो मदों के लिए घाटशुल्क दर में प्रस्तावित कटौती का राजस्व प्रभाव वर्ष 2011-12 से 2013-14 के प्रत्येक वर्ष के लिए भेजे। कृपया इस संबंध में गणना भेजे।	मौजूदा दर मार्केटिंग चर्च की वजह से अधोमुखी संशोधित की गई है। चूंकि कटौती पर इस पत्तन के माध्यम से संभावित नए अतिरिक्त कार्गो की मात्रा को तत्काल मूल्यांकित नहीं किया जा सकता इसलिए कोई राजस्व प्रभाव परिगणित नहीं किया गया है।
	(ड) क्रस 8(ड) (घ) (14)(झ) के अधीन रॉक गड स्लैग और मिल स्लैग तल जमे नई कार्गो मदों के लिए प्रस्तावित घाटशुल्क दर पर पहुँचने का आधार स्पष्ट करें। पूर्वानुमानित यातायात और इन कार्गो मदों में आय दर्शाए। कृपया इस संबंध में गणना भेजे।	यह एक नई मद है और कम मूल्य वाला कार्गो है और प्रयोगात्मक आधार पर कुछ पार्सल को निर्यात किया गया है। इसलिए इस दर का प्रस्ताव किया गया है। मात्रा पर विचार करते हुए अर्जित राजस्व गण्य होगा।
	(iv) कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में अतिरिक्त के मरदानेजर मौजूदा ₹0.10 से ₹0.20 तक दरिया 3 के अधीन आयात/निर्यात भावदन में संशोधन के लिए शुल्क वृद्धि करने के लिए प्रस्ताव करने के कारण स्पष्ट करें।	यह एक विशेष काय है और कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में योगदा नहीं करती है। तथापि, यह वृद्धि केवल संशोधनों का इतरासाहित करने के लिए है जो आधार आकड़ों का प्रभावित करती है।
(5)	4.3. स्ट्राइज प्रभाव प्रस्तावित दरमान में पुनःप्रहस्तन प्रभावों को पुनः-स्ट्राइज प्रभावों में न गणना करने का कारण स्पष्ट करें।	यह केवल प्रायोगिकी परिवर्तन है। यह अन्य पत्तन न्यास में अनुसूचित प्रायोगिकी के अनुसार है।

(6)	अध्याय - V विलबशुल्क	
(i)	अनुसूची 52 के अधीन टिप्पणी 2 निर्यात - निर्यात कार्गो के लिए निशुल्क अवधि की सख्या को मौजूदा इक्कीस दिनों से चौदह दिन प्रस्तावित करने के कारणों का औचित्य बताएं।	यह विभिन्न निर्यात कार्गो के लिए भंडारण स्थान के सर्वोत्तम उपयोग और भीड़ से बचने के लिए है।
(ii)	पिछले तीन वर्षों के लिए निर्यात कार्गो का औसत विराम समय भेजे।	कुल आय के प्रतिशत रूप में विलबशुल्क नगण्य है इसलिए इस आवश्यकता पर जोर देने की जरूरत नहीं है क्योंकि इसके लिए मैन्युअल सकलन की आवश्यकता होती है।
(iii)	निशुल्क दिवसों में प्रस्तावित कटौती से अनुमानित अतिरिक्त राजस्व गणनाओं के साथ वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए भेजे।	
(7)	अनुसूची 6.3 - मार्शलिंग यार्ड उपयोग प्रभार	
(i)	मार्शलिंग यार्ड के लिए प्रभारों में प्रस्तावित वृद्धि मौजूदा ₹ 8 प्रति टन से ₹ 10 प्रति टन करने और प्राइवेट साइडिंग सहित मार्शलिंग यार्ड के उपयोग के लिए मौजूदा ₹ 10 से ₹ 15 प्रति टन को उक्त सेवा उपलब्ध करवाने की लागत में वृद्धि के संदर्भ में तर्कसंगतता बताएं।	रेलवे के माध्यम से प्रहस्तन के लिए अवसरचना कार्गो की शीघ्र निकासी के लिए ट्रेड को सुविधा देने के लिए बढ़ाई गई है। इसलिए वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है।
(ii)	मार्शलिंग यार्ड प्रभारों में प्रस्तावित वृद्धि से अर्जित होने की संभावना वाला अतिरिक्त राजस्व गणनाओं के साथ वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए भेजें।	चूंकि लौह अयस्क फाइनों का संचलन अभी तक निश्चित नहीं है इसलिए 2010-11 के दौरान प्रहस्तित से अधिक कार्गो की मात्रा में वृद्धि परिकल्पित नहीं की गई है। तथापि फार्म 2ख का अवलोकन करें।
(8)	अनुसूची - 6.4 तथा 6.5 - सी एड एफ एजेसी तथा स्टीमर एजेसी को लाइसेंस जारी करने के लिए शुल्क	
(i)	पत्तन ने सी एड एफ एजेसी तथा स्टीमर एजेसी को लाइसेंस जारी करने के लिए शुल्कों में तीव्र वृद्धि का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित वृद्धि का आधार स्पष्ट करें और इसका औचित्य बताएं।	सी एड एफ एजेसी और स्टीमर एजेसी को लाइसेंस जारी करने के लिए शुल्कों में वृद्धि प्रस्तावित की गई है ताकि सुरक्षा दृष्टि से ट्रेड में प्रवेश करने वाले व्यक्तियों की सही पहचान की जा सके।
(ii)	क्र.सं. 4 जोकि एक नई प्रविष्टि है पर अस्थाई लाइसेंस के लिए एक वर्ष हेतु ₹ 5000 का लाइसेंस शुल्क पर पहुंचने का आधार स्पष्ट करें।	
(iii)	24 घंटों की वैधता के लिए ₹ 12 प्रति परमिट की अस्थाई अनुज्ञापत्र के लिए मौजूदा शुल्क के विपरीत 24 घंटों से अधिक और 15 दिनों तक अस्थाई अनुज्ञापत्र जारी करने के बारे में क्र.सं. 4 पर प्रस्तावित टिप्पणी के कारण स्पष्ट करें।	शुल्कों में वृद्धि प्रस्तावित की गई है ताकि सुरक्षा दृष्टि से ट्रेड में प्रवेश करने वाले व्यक्तियों की सही पहचान की जा सके।
(9)	अनुसूची - 6.6 पत्तन की सीमाओं के भीतर लॉजों और टगा को किराये पर लेने के लिए प्रभार और अनुसूची - 6.7 कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के लिए किराया प्रभार	
(i)	चूंकि किराया प्रभार क्षमता के आधार पर लॉजों/टगा के लिए प्रस्तावित किए गए हैं इसलिए इन टगों/लाजों के नाम निर्धारित करने के लिए यह प्रासंगिक नहीं होगा। अतः एनएमपीटी इन अनुसूचियों में उपस्कर के व्यक्ति नाम हटाने पर विचार करें।	इस टिप्पणी का ध्यान में रखा गया है परन्तु उपयोक्ता विभागों के भीतर अधिकारियों द्वारा सुलभ संदर्भ के लिए नाम व्यवस्थित किए गए हैं।
(ii)	प्रस्तावित दरमान में टिप्पणी 5(iii) अपूर्ण पाई गई है। एनएमपीटी उक्त टिप्पणी सशोधित करें।	इस सही किया गया है।
(10)	अनुसूची - 6.8 विविध प्रभार	
(i)	मद सं II - घाट में प्रवेश के लिए अनुज्ञापत्र/लाइसेंस जारी करने के लिए शुल्क अनुज्ञापत्र जारी करने के लिए क्र.सं. 1, 3 से 5 और 9 में 20 प्रतिशत से 50 प्रतिशत की तीव्र वृद्धि प्रस्तावित करने के कारण स्पष्ट करें और पत्तन की समय अधिशेष स्थिति के संदर्भ में औचित्य बताएं।	शुल्कों में वृद्धि प्रस्तावित की गई है ताकि सुरक्षा दृष्टि से ट्रेड में प्रवेश करने वाले व्यक्तियों की सही पहचान की जा सके।
(ii)	मद सं III - भारतालन मान के किराये के लिए शुल्क भारतालन मान के किराया प्रभारों में प्रस्तावित वृद्धि मौजूदा ₹ 0	इस में प्रस्तावित वृद्धि मांगती प्रकृत की है जिसे स्वीकार किया जाए।



	100 प्रति टन से ₹0 200 प्रति टन लिए जाने जा उपलब्ध करवाई गई सवाओं की लागत में वृद्धि के गंदन में आचित्य बताए।	
	(iii) मद स IV - धर्मकाटे के प्रयोग के लिए प्रभार रेलवे धर्म काटे में वैगन का भार तालन के लिए प्रभार स संबंधित मौजूदा क्रस (3) हटाने के कारण कृपया स्पष्ट कर।	यह दो हटाने का प्रयोग किया गया है क्योंकि यह सुविधा इस समय में नूद नहीं है। जरूरी दो गणान तब किया जाएगा जब यह सुविधा उपलब्ध हो गई जाएगी।
	(iv) मद स V प्रवेश और निकासी प्रमाणपत्र जारी करने के प्रभारों में 50 प्रतिशत तक प्रस्तावित की गई वृद्धि का भी पत्तन की समय अधिशेष स्थिति के मददेनजर आचित्य बताए।	चूंकि इसकी वृद्धि रबर है इसलिए इस वृद्धि से सम्भावित गजरा गण्य है।
(11)	इस प्राधिकरण ने आदेश स टीएमपी/26/2007-एनएमपीटी दिनांक 16 जून 2010 द्वारा पत्तन द्वारा प्राधिकृत सवा प्रदाताओं द्वारा ऑफर की गई/ऑफर की जाने वाली चिह्नित सुविधा/सेवा के लिए पत्तन पर एकसमान रूप से लागू हारबर माबाइल क्रन के किराये की अधिकतम दर अनुमादित की थी। तथापि मसादा प्रस्तावित दरमान में उक्त आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमादित दर शामिल नहीं की गई है जिन्हें शर्तों के साथ शामिल किया जाएगा।	
(12)	विषय प्रस्ताव पर विभिन्न उपयाक्ताओं/उपयाक्ता सगठनों से प्राप्त टिप्पणियों की प्रतियां टिप्पणियां के लिए एनएमपीटी को पहले ही अग्रपिंत की जा चुकी हैं। एनएमपीटी से अनुग्रह है कि विभिन्न उपयाक्ताओं/उपयाक्ताओं की प्रतिनिधि गस्थाओं द्वारा कही गई बाता पर अपनी टिप्पणियां भेजन का अनुरोध किया गया है जिनपर एनएमपीटी की टिप्पणियों की प्रतीक्षा है।	पत्तन ने बताया है कि जरूरी अभ्युत्प्रेक्षा अलग से भजी गई है। तथापि कोई टिप्पणियां नहीं भजी गई है।

11.4 पत्तन ने वर्ष 2010-11 के अनुमान का वार्षिक आकड़ों से अद्यतन करत हुए सशोधित लागत विवरण दाखिल किए हैं। वर्ष 2011-12 के अनुमान बजट अनुमान के अनुसार है और इसमें 2010-11 के वार्षिक आकड़ों के आधार पर वर्ष 2012-13 से 2014-15 के अनुमानों को पेश किया है। सशोधित लागत विवरणों की मुख्य विशेषताएं नीचे स्पष्ट की गई हैं-

- (i) वर्ष 2010-11 में प्रस्तुत वार्षिक यातायात और वर्ष 2011-12 से 2014-15 के अनुमान नीचे गणितिकावद्ध किए गए हैं-

(लाख टना में)

वर्ष	यातायात
2010-11 (वार्षिक)	315.50
2011-12 (अनुमान)	330.00
2012-13 (अनुमान)	360.00
2013-14 (अनुमान)	401.00
2014-15 (अनुमान)	449.50

- (ii) एनएमपीटी ने परिसंपत्तियों के सकल प्रयोज में वर्ष 2011-12 से 2014-15 के लिए क्रमशः ₹0 46 करोड़ ₹0 60 करोड़ ₹0 40 करोड़ और ₹0 76 करोड़ के सवधना का प्रस्ताव किया है। परिसंपत्तियों के सकल प्रयोज के लिए प्रस्तावित मुख्य सवधन नीचे दिए गए हैं-

वर्ष	विवरण	₹0 करोड़ों में
2011-12	(क) वर्ष स 5 6 और 7 के पीछे भारी पक्वमट उपलब्ध करवाना	9.15
	(ख) कटेनर यार्ड का सुदृढीकरण और विस्तार	5.91
	कुल	15.06
2012-13	(क) पीओएल वर्ष स 13 का निर्माण	55.00
	(ख) नए भाड़ागार का निर्माण	5.00
	कुल	60.00
2013-14	(क) पश्चिमी गोटी क्षेत्र में नए वर्ष का निर्माण	30.00
	(ख) नए भाड़ागार का निर्माण	5.00
	(ग) बंगलौर में ट्रेड प्रमोशन सेंटर का निर्माण	5.00
	कुल	40.00

2014-15	(क) पश्चिमी गोदी क्षेत्र में नए बर्थ का निर्माण	50.00
	(ख) मौजूदा बर्थों का सुधार और सुदृढीकरण	8.00
	(ग) पत्तन अंतर्गत सड़कों का सुधार	10.00
	(घ) टर्मीन/फ्लोटिंग क्रॉफ्टों को बदलना	5.00
	(ङ) रेलवे मार्गलिंग यार्ड में सुधार	5.00
कुल		78.00

- (iii) इसने 16 अक्टूबर 2009 से आगे (एमआरपीएल के साथ एमओयू का निष्कर्ष) की अवधि के लिए केआईओसीएल द्वारा प्रहस्तित लौह अयस्क/लौह अयस्क गुणितकाओं और एमआरपीएल द्वारा प्रहस्तित पीओएल उत्पादों (एमओयू द्वारा शामिल) के लिए वर्गगत प्रहस्तन गतिविधियों के अधीन पृथक लागत निर्धारण भेजे हैं। संपूर्ण पत्तन के लिए पीओएल यतायात हेतु पृथक लागत निर्धारण भेजा गया है। एनएमपीटी द्वारा जांचित किए गए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर समेकित और गतिविधियों/उप-गतिविधियों-वार लागत निर्धारण द्वारा पदस्थापित लागत स्थिति का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है—

क्र. सं.	विवरण	परिचालन आय (रु० लाखों में)					निर्यात अधिशेष(-)/घाटा (-) (रु० लाखों में)					निर्यात अधिशेष(+)/लाभ (+) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में					अंशित अधिशेष , घाटा प्रतिशत
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	Total	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	Total	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	Total	
1	एकत्रीकरण एकत्रीकरण (क) संपूर्ण समर्थित लाभ/घाटा	34790.78	37174.77	40760.47	43414.11	156239.98	(13886.72)	(266.73)	8224.62	8842.24	15589.55	(110.94%)	0.71%	13.72%	9.13%	8.18%	
2	(ख) संपूर्ण गतिविधियों	12515.05	16225.55	28666.14	12761.62	70168.36	(260.81)	(442.55)	1362.14	1,576.88	4689.56	24.73%	43.84%	27.60%	43.25%	41.21%	
	(ग) संपूर्ण अंशित केआईओसीएल द्वारा लौह अयस्क F	7400	1815.6	2275	1327.1	12817.7	(1566.28)	(177.38)	(1168.75)	(144.02)	(3157.43)	(96.55%)	(12.34%)	(11.00%)	(12.55%)	(135.61%)	
	(घ) पीओएल (एमओयू) अवधि के बाद एमआरपीएल कार्गो और एनएमपीटी	14280.00	15785.00	6000	19747.00	55712.00	2153.4	3847.15	4866.65	6104.16	15351.36	14.6%	22.73%	27.56%	31.92%	24.22%	
3	पीओ संपूर्ण गतिविधियों	1651.01	8989.58	12663	8335.19	30212.42	(110264.28)	(18794.52)	(13540.37)	(1742.80)	(135582.88)	(1157%)	(1126%)	(1109%)	(1190%)	(1120.50%)	
4	रैलवे गतिविधियों	332.3	348.73	366.17	384.48	1431.51	(1177.98)	(1134.54)	(1110.15)	(1119.29)	(1609.89)	(153.58%)	(138.58%)	(132.27%)	(146.62%)	(142.76%)	
5	गणदा गतिविधियों	1683.54	3767.41	3642.78	419.62	12233.35	490.22	1057.69	1109.40	1047.48	3751.79	13.38%	29.16%	28.87%	26.77%	24.55%	

12.1. एनएमपीटी ने बाद में पत्रों दिनांक 5 दिसम्बर 2011 और 8 दिसम्बर 2011 द्वारा अपने सामान्य सशोधन प्रस्ताव के सदर्थ में और निवेदन/स्पष्टीकरण दिए थे जिन्हें नीचे सारबद्ध किया गया है—

(i) यतायात

- (क) कोयले/काक में कटौती नवम्बर 2011 से आरंभ में यूपीसीएल द्वारा निर्मित बीओटी जट्टी के परिचालन की वजह से है।
- (ख) नवम्बर अतः तक मौजूदा वर्ष के दौरान अभी तक केवल 49000 मीट प्रहस्तित किया गया है। यह दर्शाता है कि प्रशुल्क प्रस्ताव में प्रस्तावित पूर्वानुमान (310 लाख टन) पूरा नहीं हो सकता। इसलिए पूर्वानुमानित कार्गो सबधित और पोत सबधित आय कटौती के लिए समायोजित की जाएगी।
- (ग). अगले तीन वर्षों के लिए प्रशुल्क प्रस्ताव में दिया गया पूर्वानुमान (अर्थात् 1200, 1300 और 1500 लाख टन) पूरा नहीं होगा और इसे शून्य माना जाए क्योंकि लौह अयस्क निर्यात पर अधिभाषित प्रतिबंध जारी है और वर्तमान परिदृश्य पर विचार करते हुए निकट भविष्य में इस प्रतिबंध के हटाने की अनिश्चितता है। इसलिए उसकी पूर्वानुमानित कार्गो सबधित तथा पोत सबधित आय शून्य मानी जाएगी। राजस्व में कुल कटौती (कार्गो और पोत दोनों) एनएमपीटी द्वारा भेजी गई है जोकि नीचे दी गई है—

वर्ष	लौह अयस्क के राजस्व में कटौती का प्रभाव (रु० लाखों में)
2011-12	219.63
2012-13	1018.91

2013-14	1109.98
2014-15	1287.96

(घ) पीपीपी अधीन बीओटी परियोजना - इस चक्र में रॉयल्टी राजस्व।

पीपीपी के अधीन केवल एक बीओटी परियोजना नवम्बर 2011 के दौरान में यूपीसीएल द्वारा शुरू की गई है। यह यातायात वर्ष 2011-12 से आगे के लिए अलग से पूर्वानुमानित किया गया है। तथापि 2011-12 के लिए 10 लाख टन का पूर्वानुमानित यातायात पूरी तरह से पूरा नहीं किया जा सकता क्योंकि व्यावसायिक परिचालन की शुरुआत में काफी विलंब हुआ है। यह साबित है कि लगभग 400 लाख टन वर्ष 2011-12 के दौरान प्रहसित किया जा सकता है और निचल कटौती 600 लाख टन होगी। निचल रॉयल्टी कटौती रु 114 लाख होगी।

(ड). जेट्टी स 10 और 11 का स्थिति

जेट्टी स 10 और 11 के लिए चिह्नित शर्तों पर अलग-अलग एमओयू है। ऋण राशि ब्याज की दर परिसंपत्ति मूल्य मूल्यहास आदि के आधार पर, प्रत्येक वर्ष के लिए दर अलग से परिगणित की गई है। जेट्टी स 10 व लिए एमओयू 15-10-2009 और जेट्टी स 11 के लिए एमओयू 31-03-2011 का समाप्त हुआ है। एमओयू की समाप्ति के बाद पत्तन का जेट्टी स 10 और 11 पर किसी पार्टी से कोई दायित्व नहीं है और इसलिए दरमान के अनुसार सामान्य दर लागू है।

(च) कआईओसीएल के मामले में वर्ष 2006-07 से आगे की विस्तृत गणनाएं भेजी गई हैं।

(ii). आय

(क) आरसीएचडब्ल्यू आय

प्रति टन दर और दरमान में शामिल गणनाएं दर्शाई गई हैं। प्रति टन प्रस्ताव में ही बदलाव दिखाई दिया है कि अतिरिक्त लंबी तत्व शामिल नहीं किया गया है जबकि दरमान में यह आय का हिस्सा है।

(ख). आरसीएचडब्ल्यू से कोई अतिरिक्त आय प्रस्तावित दर पर नहीं है। यह केवल घाटा अधीन है। आगे और कटौती प्रतिबंध की वजह से लौट अत्यस्त फाइना में कटौती और बीओटी परिचालन में कोयला स्थानांतरण की वजह से है।

(ग) यह पुष्टि की गई है कि आरसीएचडब्ल्यू और नियोजित पूंजी का व्यय समग्र लागत विवरण में लिए गए हैं।

(घ) यह पुष्टि की गई है कि पोत संबंधित प्रकार से आय सभी वर्षों के लिए 1 अमेरिकी डॉलर - रु 45.82 अनुमानित की गई है। यह 2010-11 के वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में प्राप्त की गई औसत दर है।

(ड) यह मूल्य है कि पत्तन देयताओं और वर्ष क्रिगये में कटेनर पोता के लिए 25 प्रतिशत और क्रूज पोता के लिए 50 प्रतिशत की दर से थोड़ी रियायत दी गई है। कटेनर तथा क्रूज पोता के लिए वर्ष 2007-08 2008-09 के प्रत्येक वर्ष दुरु लगभग रु 200 लाख और 2009-10 तथा 2010-11 के लिए रु 10.00 लाख की छूट आफर की गई है।

(iii) मुख्य परियोजनाएं पूर्णता

(क) वर्ष 2011-12 में शुरू होने की भावना वाली यूपीसीएल परियोजना नवम्बर 2011 में अपने परिचालन शुरू कर चुकी है।

(ख) यूपीसीएल से रॉयल्टी आय में रु 114.00 लाख की कटौती के परिणामस्वरूप वर्ष 2011-12 के लिए 6.00 लाख टन की कटौती होगी। कोई अतिरिक्त व्यय नहीं है। तथापि पोत आय में कुछ कटौती होगी।

- (ग). रॉयल्टी का व्यवहार यह टीएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार होगा। फार्म 9 केवल यूपीसीएल रॉयल्टी और अन्य आय दर्शाता है क्योंकि पीपीपी के अधीन कटेनरयुक्त अयस्क प्रहस्तन सुविधा लौह अयस्क निर्यात पर प्रतिबंध की वजह से अभी तक पूरी नहीं हुई है।

(iv). व्यय:

- (क). पत्तन ने 2010-11 के वास्तविक व्यय को आधार रूप में लेते हुए 6 प्रतिशत की वृद्धि (वेतनवृद्धि के लिए 3 प्रतिशत और आईडीए के लिए 3 प्रतिशत) पर विचार किया है जोकि औचित्यपरक है। परन्तु हमने 2011-12 के लिए सरकार द्वारा यथा अनुमोदित बीई/आरई को बनाए रखा है। तथापि, हमने बढ़ोतरी का अनुमान नहीं लगाया है जोकि 1-1-2012 से मजदूरी सशोधन की वजह से होने की संभावना है। इस प्रयोजन के लिए 15 प्रतिशत वृद्धि पर विचार किया जाए। इस संबंध में, 2010-11 के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर मजदूरी सशोधन प्रभाव की गणना भेजी गई है। वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए एनएमपीटी द्वारा अनुमानित मजदूरी सशोधन का कुल प्रभाव नीचे दिया गया है:-

वर्ष	रु० लाखों में
2012-13	1216.81
2013-14	1289.82
2014-15	1367.21

- (ख). इसके बाद पत्तन ने पेशन तथा उपदान अंशदान में क्रमशः 27 प्रतिशत और 8.33 प्रतिशत की दर से मजदूरी सशोधन पर विचार करने का अनुरोध किया है।

(v). पेशन निधि:

- (क). एक्ज्युरियल मूल्यांकन एलआईसी द्वारा 2009-10 में मौजूदा कर्मचारियों की वास्तविक संख्या के आधार पर और आरसीएचडब्ल्यू तथा एनएमपीटी के मामले में सशोधित मजदूरी कार्यान्वयन की तारीख के लिए 2010-11 हेतु तदर्थ आधार पर किया गया था। यह 2011-12 के दौरान किया जाएगा। यह अनुरोध किया गया है कि 2010-11 के रु० 5.00 करोड़ की सीमा तक कमी प्रशुल्क प्रस्ताव को अंतिम रूप देते समय सुविचारित करें।
- (ख). प्रति वर्ष सामान्य अंशदान रु० 3000 लाख लिया गया है। तथापि, 2011-12 बीई/आरई में निर्दिष्ट अतिरिक्त राशि 2008 से 2011 के बीच सेवानिवृत्त कर्मचारियों के लिए वार्षिकी की खरीद के लिए है और 2007-08 से पहले वार्षिकी की पुनःखरीद पहले ही की गई है।
- (ग). उपर्युक्त (ख) के अधीन, किया गया प्रावधान पर्याप्त होगा। तथापि, एक्ज्युरियल मूल्यांकन अपेक्षाओं के निर्धारण के लिए प्रत्येक वर्ष किया जाता है।

(vi). मूल्यहास:

वर्ष 2011-12 के लिए पत्तन न मजूरशुदा बजट के अनुसार आकड़े पर विचार किया है जबकि सभी अन्य वर्षों के लिए इसे जीवी में संवर्धन के आधार पर परिगणित किया गया है।

(vii). एफएमआई:

- (क). लाइसेंस शुल्क रॉयल्टी में लिया जाए और टीएमपी द्वारा एस्को खाते में स्थानांतरित किया गया है। तथापि, भूमि किराये की एक छोटी राशि भी एचएमसी परिचालकों से वसूल की गई है जिसे सामान्य राजस्व में शामिल किया गया है।
- (ख). एचएमसी निर्निर्दिष्ट प्रवधि के लिए टेंडर आधार पर परिचालित किया जाता है। सरकार ने टेंडर आधार पर एचएमसी के नवीकरण की एनएमपीटी के अनुरोध को अस्वीकार कर दिया था परन्तु पीपीपी मॉडल अंगीकृत करने की सलाह दी गई थी। इसलिए कटौती की गई है।

## (viii). नियोजित पूँजी

## (क). प्रमुख निवेश - सक्षिप्त व्योरे

	रु० करोडो मे	पूरा होने की तारीख
2012-13 पीओएल बर्थ (बर्थ स 13) भाडागार	55 00 5 00	2012-13
2013-14 पश्चिमी गोदी आर्म मे नया बर्थ	*30 00	*परियोजना को अभी तक नही लिया गया है।
भाडागार	5 00	
टीपीसी	5 00	
2014-15 पश्चिमी गोदी आर्म मे नया बर्थ	*50 00	
वर्तमान बर्थो मे सुधार	8 00	
फ्लोटिंग क्रॉफ्टो को बदलना	5 00	
सडका मे सुधार	10 00	
रेलवे गार्शलिग यार्ड	5 00	

(ख). अतिरिक्त यातायात नए पीओएल बर्थ (जटटी स 13) के मामले मे वर्ष 2012-13 के पूर्वानुमान के लिए सुविचारित किया गया है।

(ग). पश्चिमी गोदी आर्म मे एक नए बर्थ का सृजन करने की परियोजना की योजना बनाई गई थी और तदनुसार 2013-14 मे रु० 30.00 करोड और 2014-15 मे रु० 68.00 करोड का निवेश प्रदर्शित किया गया है। तथापि सरकार ने अभी तक निवेश अनुमोदित नही किया था। इसलिए निवेश की अनिश्चितता है। इसलिए क्षमता संवर्धन और अतिरिक्त यातायात पर विचार नही किय गया है।

(घ). बर्थ के लिए जीवनकाल पश्चिमी गोदी आर्म कम प्रस्तापित निवेश के लिए 75 वर्ष सुविचारित किया गया है और तदनुसार मूल्यह्रास दर का प्रतिशत निर्धारित कर यदि समायात्रित किए जाने की आवश्यकता हो।

(ङ). एमआरपीएल/कैआईओसीएल/एनएमपीटी के मामले मे पूर्व अवधि के लिए आरक्षणीय के संबंध मे विवरण की प्रति सत्यापन के लिए वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए दिए गए है।

## (ix) अन्य मुद्दे

(क) उत्पादकता के लिए आधार प्रहस्तित वास्तविक यातायात और कार्गो की उरा नीति के प्रहस्तन के लिए चुक किए गए गंगा की सख्या को लेखा मे लत हुए औसत आधार पर निर्धारित किया गया है। प्रस्ताव मे दिया गया डाटा 2006-07 और 2007-08 पर आधारित था। वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए प्राथमिक सूचना उपलब्ध करवाई गई है।

(ख) निर्यात के लिए लोह भयस्क प्रतिबंध का प्रभाव प्रति टन प्रस्ताव पर परिष्कृत भाग मे सुविचारित कर। इसी तरह प्रहस्तन प्रहस्तन से श्रीओटी परहस्तन तक स्थानांतरित कोयला के हिस्से को समायात्रित किए जाने की जरूरत है। कुल विदीक्षा उपलब्ध करवाई गई है।

(ग) प्रहस्तन मे अनुरक्षण निकर्षण एमआरपीएल कैआईओसीएल और एनएमपीटी के बीच गंगा परम्प संहमत कार्गो अनुपात आधार पर अभी तक लक्ष्यकृत किया गया है। एमआरपी के समायात्रित पर इस कैआईओसीएल और एनएमपीटी के लिए ही आवंटित किया है। प्रहस्तन का आधार कार्गो अनुपात होगा क्योंकि कवल गहरे डुबाव वाले बर्थ कैआईओसीएल तल कार्गो और एक सामान्य कार्गो बर्थ 7 जिन्हें निकर्षण पर अधिकतम जग्य लिया गया है।

(घ). वर्तमान में सभी पीओएल उत्पाद उत्पादों का निर्यात या कच्चे तेल का आयात वर्तमान वृद्धि में प्रहारित किया जाता है तथा और एक उत्पाद बर्थ (जेटटी स 13) 2012-13 में जाड़ा जाएगा। एमआरपीएल 1 दो स्तरों अर्थात् प्रथम चरण में 12 से 15 एमएमटीपीए और उसके बाद दूसरे स्तर में 18 एमएमटीपीए में उनकी रिफाइनरी की क्षमता बढ़ाने के मददेनजर कच्चे तेल के आयात का प्रहारित करने के लिए विशेष रूप से एसपीएम के निर्माण की परियोजना शुरू की है। उनकी परियोजना का प्रथम चरण 2012-13 तक पूरा होने की उम्मीद है। हमारे संशोधन प्रस्ताव जमा करते समय हमारे पत्र दिनांक 06-08-2011 (पैरा 5 का अवलाकन करें) में इसे मुख्य रूप से दिया गया है। यह भी मुख्य रूप से बताया गया है कि एक बार एमआरपीएल परियोजना शुरू हो जाती है तो जर्मो थ्रुपुट तेल बर्थों में कम हो जाएगा और इस प्रयोजन के लिए एमओएस की स्थिति पर, एमआरपीएल और एनएमपीटी न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट (एमजीटी) के लिए परस्पर सहमत ह। तथापि, एनएमपीटी के प्रस्ताव में तेल कार्गो थ्रुपुट सर्वोत्तम स्तर पर सुविचारित किया गया है। टीएमपी एमजीटी के प्रभाव को स्वीकार करें और दर में कुशन अफार्ड करें क्योंकि उनकी प्रथम स्थिति इस संशोधन के चक्र में आती है। पीओएल के लिए उप गतिविधि की गणना के प्रयोजन के लिए पल्लन ने घाट लंबाई अनुपात, जीआरटी अनुपात और कार्गो अनुपात के आधार पर व्यय के आवंटन पर विचार किया है। वर्ष 2006-07 से 2010-11 के लिए जेटटी स 10 और 11 के लिए एमआरपीएल ऋण पर ब्याज भेजा गया है।

(ङ). चर्चाधीन दरमान संशोधन प्रस्ताव सिताय कुछ लघु मदा में ऊर्ध्वमुखी संशोधन के मौजूदा दरों को बनाए रखने की मांग करते हैं। इसी तरह प्रति टन प्रस्ताव में घाटा पल्लन द्वारा जहां कहीं अर्जन द्वारा तब तक आमलित किया जाना है जब तक यह लोह अयस्क फाइनों के लिए वैकल्पिक सामान्य कार्गो आकर्षित नहीं करता है। इसलिए संतुलित समय में राजस्व एवं व्यय के सापेक्ष आरआरसी में सुविचारित किया जाना चाहिए।

(ख). हमारे अनुरोध पर एनएमपीटी ने वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए आरसीएचडब्ल्यू द्वारा अर्जित कार्गो-वार औसत उत्पादकता भेजी है।

12.2. संक्षेप में एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित निम्नलिखित मुख्य संशोधन हैं

- (i). लोह अयस्क के लिए यातायात वर्तमान गरिदृश्य और माननीय भारत के उच्चतम न्यायालय द्वारा अधिपतित प्रतिबंध को ध्यान में रखते हुए संशोधित किया गया है।
- (ii). बीओटी परियोजना के लिए यातायात पूर्वानुमान नवम्बर 2011 से 10 यूपीसीएल द्वारा शुरू किया गया है। इसलिए, 10 यूपीसीएल द्वारा प्रहस्तित यातायात (ताप कोयला) संशोधन किया गया है। तदनुसार, रॉयल्टी प्रक्षेपण भी संशोधित किया गया है।
- (iii). आरसीएचडब्ल्यू की प्रति टन दर के लिए आय पूर्वानुमान भी लोह अयस्क के यातायात में बदलाव के परिणामस्वरूप बदलाव करने का प्रस्ताव भी किया गया है।
- (iv). पहले परिकल्पित 3 प्रतिशत के विपरीत 6 प्रतिशत की वृद्धि सुविचारित की जाए।
- (v). 1-1-2012 से प्रस्तावित मजदूरी संशोधन के परिणामस्वरूप वतनों और मजदूरी के लिए पूर्वानुमानित 15 प्रतिशत वृद्धि पर विचार करें।
- (vi). एकचरियल मूल्यांकन कवल 2010-11 तक सुविचारित किया गया है और रु० 5 करोड़ की सीमा तक कमी भी प्रशुल्क प्रस्ताव का अंतिम रूप देते समय सुविचारित किया जाए।
- (vii). 2012-13 के दौरान एसपीएम की अपनी शुरुआत के लिए एनएमपीटी और एमआरपीएल के बीच यथा परस्पर सहमत एमजीटी पीओएल दर में कुशन के लिए टीएमपी द्वारा सुविचारित किए जाने की जरूरत है।

12.3. यह दखा जाए कि उपर्युक्त प्रस्तावों के प्रभाव की गजह से दरों में संशोधन की मांग वाली गतिविधियों में और अधिक घाटा होगा। इसलिए, सिवाय विशेष मदा के प्रशुल्क में कोई बदलाव नहीं करने के लिए पल्लन के पूर्ववर्ती प्रस्ताव को समीक्षित किए जाने की जरूरत है और टीएमपी से अनुरोध है कि प्रशुल्क में उपयुक्त वृद्धि करने के लिए प्रस्तावित प्रभावों का लेखा में लिया जाए। इसलिए, यह अनुरोध है कि टीएमपी कृपया सकारात्मक विचार करें और इसपर ध्यान दें और तदनुसार आरसीएचडब्ल्यू के लिए प्रस्तावित प्रति टन दर सहित प्रशुल्क वृद्धि करें।

13. एनएमपीटी ने पत्र दिनांक 22 नवंबर 2010 द्वारा सूचित किया है कि पल्लन ने 15 अक्टूबर 2009 तक वर्ष 2002-03 (अर्थात् एमओयू की समाप्ति तक) से जेटटी स 10 और 2002-03 से 2010-11 तक जेटटी स 11 के मामले में घाटशुल्क दर गणनाओं को अंतिम रूप दिया है। सत्यापन और पुष्टि के लिए एमआरपीएल को ये अंतिम गणनाएं भजी गई हैं और एमआरपीएल में प्रस्तावित घाट होने के बाद टीएमपी को प्रस्ताव दाखिल करने के लिए सहमत ह।

14. इस मामले में विचार-विमर्श संबंधी कार्यवाहिया इस प्राधिकरण के कार्यालय में अमेलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबंध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये व्यापक हमारे वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

15. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित बिन्दु प्रकट होते हैं -

- (i). इस प्राधिकरण द्वारा अपने आदेश दिनांक 11 मई 2008 द्वारा अनुमोदित न्यू मंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) के दरमानों की वैधता 31 मार्च 2009 तक थी जिस पत्तन के अनुरोध पर कई बार विस्तारित किया गया है और अंतिम विस्तार इस शर्त के अधीन 30 सितंबर 2011 तक स्वीकृत किया गया था कि भविष्य प्रशुल्क में अनुमत स्तर के बाद अधिशेष, यदि कोई हो पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

उद्धृष्ट करते हुए कि पत्तन द्वारा अनुसरित लेखांकन प्रक्रिया व्यक्ति उप गतिविधिया की लागत स्थिति को नहीं लेती है, पत्तन से पहले अनुरोध किया गया था कि उनके मामले में उप-गतिविधि-वार लागत विवरण पर जोर नहीं दिया जाए। जब निर्धारित प्रारूप के अनुसार उप-गतिविधि-वार लागत विवरण दाखिल करने की जरूरत पर जोर दिया जाता है तो पत्तन ने अपने पत्र दिनांक 6 अगस्त 2011 द्वारा 2010-11 के वास्तविक आकड़ों के आधार पर अपना लागत विवरण पुनः अनुमानित किया है और कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन पीओएल गतिविधि और लौह अयस्क (फाईआसीएल) के लिए पृथक उप-गतिविधि लागत विवरण दाखिल करने की कांशिश भी की थी। पत्तन ने बाद में वित्तीय विवीक्षाओं वाली विभिन्न हाल ही की घटनाओं अर्थात् उच्चतम न्यायालय द्वारा अधिरोपित प्रतिबंध की वजह से वर्ष 2011-12 में प्रहस्तित लौह अयस्क यातायात में कमी और अनुवर्ती वर्षों के अनुमानों में इसका परिणामी प्रभाव जनवरी 2012 से देय तृतीय श्रेणी और चतुर्थ श्रेणी अधिकारियों की मजदूरी सशोधन आदि को सामने लाया है। इसने पत्तन द्वारा सुविचारित 3 प्रतिशत की बजाय 6 प्रतिशत के लागत अनुमानों में वार्षिक वृद्धि पर विचार करने का अनुरोध किया है। पत्तन ने लागत विवरणों में इन मदों के वित्तीय प्रभाव को नहीं लिया है परन्तु इसका प्रभाव अलग से भेजा है।

एनएमपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 6 अगस्त 2011 द्वारा दाखिल सशोधित प्रस्ताव एनएमपीटी द्वारा अपने पत्रों दिनांक 5 दिसंबर 2011 और 8 दिसंबर 2011 द्वारा किए गए अनुवर्ती निवेदनो इस मामले की कार्यवाही के दौरान पत्तन द्वारा किए गए निवेदनो के साथ पर इस विरलेषण में विचार किया गया है।

- (ii) (क). प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 21 प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करने के समय विश्वास किए गए पूर्वानुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अर्वाधे की समाप्ति पर पत्तन की वास्तविक प्रत्यक्ष तथा वित्तीय निष्पाद की समाप्ति करने का अधिकार देता है।
- (ख). एनएमपीटी का मौजूदा दरमान वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए अनुमानित स्थिति के आधार पर मई 2006 में अनुमोदित किया गया था। पिछले प्रशुल्क आदेश में मंगलूर रिफाइनरी पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड (एमआरपीएल) और कुदमुख आयसन और कम्पनी लिमिटेड (कआईओसीएल) गतिविधिया (जो घाटशुल्क दर के निर्धारण के लिए पृथक एमआयू द्वारा शासित होती हैं) एवं इन दो गतिविधियों के सिवाय लागत स्थिति ग्राहित समग्र पत्तन की लागत स्थिति एनएमपीटी का प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए जांच की गई थी।
- (ग). जेटटी सख्या 10 और 11 दोनों पक्षों के बीच हुए पृथक समझौता ज्ञापन (एमआयू) के आधार पर मंगलूर रिफाइनरी पेट्रोकेमिकल्स लिमिटेड (एमआरपीएल) के कार्गो के लिए उपयोग की जाती है। इस प्राधिकरण ने विभिन्न आदेशों के माध्यम से एमआयू के अनुसार घाटशुल्क दर के परिचालन के लिए कार्यान्वयन निर्धारित की है। एनएमपीटी ने बताया है कि जेटटी स 10 के मामले में एमआयू 15 अक्टूबर 2009 और जेटटी स 11 के मामले में एमआयू 31 मार्च 2011 को समाप्त हो चुका है।

एनएमपीटी ने जेटटी स 10 के लिए वर्ष 2005-06 से 2010 तक और जेटटी स 11 के लिए 2005-06 से 31 मार्च 2011 तक एमआरपीएल के लिए घाटशुल्क गणना का सार भेजा है। पत्तन को यह पुष्टि करने की सलाह दी गई थी कि नया एनएमपीटी एमआरपीएल और कआईओसीएल के बीच व्यापक आबंटन एमआरपीएल के लिए घाटशुल्क दर के परिचालन के लिए इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित कार्यपद्धति का अनुसरण करते हुए किया गया है। पत्तन ने इस संबंध में कुछ पक्ष नहीं दी है परन्तु बताया है कि उसने सत्यापन के लिए एमआरपीएल की घाटशुल्क दर की गणना अंगीकार की है। 2002-03 के बाद की अर्वाधे के लिए जेटटी स 10 और 11 के लिए घाटशुल्क दरों के निर्धारण के लिए पृथक कार्यवाहिया तब शुरू की जाएंगी जब एनएमपीटी से ऐसा प्रस्ताव प्राप्त होगा।

इसी तरह, केआईओसीएल के लिए घाटशुल्क दर भी सचिव (भूतल परिवहन मंत्रालय) और सचिव (स्टील) के बीच 27 मई 1992 को हुई अंतर-सचिवीय बैठक में लिए गए निर्णय और पत्तन तथा केआईओसीएल से परस्पर सहमत प्रस्ताव का अनुसरण करते हुए वास्तविक व्यय के सदर्थ में वार्षिक रूप से अलग-अलग निर्धारित की गई हैं। केआईओसीएल के लिए घाटशुल्क दर एनएमपीटी द्वारा दाखिल किए गए सहमत प्रस्ताव के आधार पर वर्ष 2008-09 तक निर्धारित की गई है। अनुवर्ती वर्षों के लिए, एनएमपीटी से प्रस्ताव की अभी तक प्रतीक्षा है।

एमआरपीएल और केआईओसीएल मामलों में शेष अवधि के लिए घाटशुल्क दर का निर्धारण पृथक कार्यवाही है और केवल तभी लिया जा सकता है जब एनएमपीटी द्वारा औपचारिक प्रस्ताव प्राप्त हो। पूर्व वास्तविकताओं के विश्लेषण के प्रयोजन के लिए, समग्र पत्तन की लागत स्थिति का विश्लेषण किया गया है। पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमानित स्थिति का विश्लेषण करने के लिए अनुसरित दृष्टिकोण वर्ष 2006-07 से 2008-09 के वास्तविक आंकड़ों का विश्लेषण करने के लिए अंगीकृत किया गया है। पूर्व अवधि के लिए विश्लेषण नीचे स्पष्ट किया गया है—

- पिछले प्रशुल्क आदेश के अनुसार एनएमपीटी द्वारा सुविचारित वर्ष 2006-07 से 2008-09 के आय अनुमान घाटशुल्क दर आरसीएचडब्ल्यू लेवी और पोत संबंधित तथा अन्य प्रशुल्क मदों में किए गए सशोधनो/बदलावों में की गई प्रशुल्क कटौती के सदर्थ में तीन वर्षों की अवधि में ₹0 32.62 करोड़ की कटौती की गई है।
- एनएमपीटी ने कहा है कि उसने कटेनर पोतों के लिए पत्तन देयताओं और बर्थ किराये के मामले में 25 प्रतिशत और पत्तन देयताओं तथा बर्थ किराये के मामले में क्रूज पोतों के लिए 50 प्रतिशत की सीमा तक रियायत प्रदान की है। वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित राजस्व पोतों की इन श्रेणियों को प्रदान की गई रियायत के परिणामी प्रभाव पर विचार करेगा। पूर्व अवधि के विश्लेषण के प्रयोजन के लिए अनुमोदित प्रशुल्क के अनुसार वसूली-योग्य राजस्व पर ही विचार किया जा सकता है और इसलिए एनएमपीटी द्वारा अपने विवेक से दी गई रियायतों की वजह से राजस्व में कटौती पर विचार नहीं किया गया है। पत्तन ने उपर्युक्त प्रशुल्क मदों में अनुमत रियायत का प्रभाव 2007-08 और 2008-09 के प्रत्येक वर्ष में ₹0 2 लाख और वर्ष 2009-10 और 2010-11 के प्रत्येक वर्ष में ₹0 10 लाख दर्शाया है। रियायत/प्रोत्साहनों का वित्तीय प्रभाव तत्संबंधी वर्षों में प्रतिवेदित वास्तविक राजस्व में जोड़ा गया है।
- वित्त एवं विविध आय (एफएमआई) और वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई) शीर्ष के अधीन ब्याज आय और ब्याज व्यय (एमआरपीएल ऋण से इतर), (वर्ष 2006-07 में) ब्याज के नुकसान का पात्रधान पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित स्थिति बनाए रखने के लिए अलग रखे गए हैं। वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित एफएमई में एमआरपीएल जेट्टी हेतु लिए गए ऋण पर ब्याज घटक और अन्य ऋण पर ब्याज शामिल है और पत्तन ने वर्ष 2006-07 से 2010-11 के अपेक्षित व्यय भेजे हैं। एनएमपीटी और एमआरपीएल के बीच हुए एमओयू के अनुसार, एमआरपीएल से लिए गए ऋण पर ब्याज एमआरपीएल को समर्पित जेट्टियों के लिए घाटशुल्क दर पर निर्धारण के लिए स्वीकार्य है। पिछले प्रशुल्क सशोधन के दौरान भी एमआरपीएल ऋण पर ब्याज पत्तन की समग्र लागत स्थिति का विश्लेषण करते समय सुविचारित की गई थी। वास्तविकताओं का विश्लेषण करते समय इसी दृष्टिकोण को अपनाया गया है।
- दाखिल किए गए लागत निवरण में, पत्तन ने एफएमआई शीर्ष के अधीन वर्ष 2007-08 से 2010-11 के दौरान अर्जित क्रमशः ₹0 163.4 लाख, ₹0 222.8 लाख, ₹0 260.16 लाख और ₹0 343.23 लाख के लाइसेंस शुल्क के द्वारा अर्जित वास्तविक आय बताई है। यह पत्तन में हारबर मोबाइल क्रेन तैनात करने वाले अधिकृत सेवा प्रदाताओं से लाइसेंस शुल्क से संबंधित है। सेवा प्रदाता द्वारा उपलब्ध करवाए जाने वाले एचएमसी का किराया प्रभार निर्धारित करने के लिए प्रस्ताव की कार्यवाही के दौरान, इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएमपी/16/2007-एनएमपीटी दिनांक 16 जून 2010 में निर्णय दिया था कि उनका मामले में एचएमसी सेवा प्रदाता से लाइसेंस शुल्क पत्तन में प्रचालन के लिए उन्हें लाइसेंस प्रदान करने की विचारार्थ रॉयल्टी है और यह स्वीकार नहीं किया है कि प्रशुल्क निर्धारित करने में यह लागत तत्व है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.63 रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी का कम से कम 50 प्रतिशत एस्क्रो खाते में अंतरित किया जाना विनियमित करता है। पत्तन ने एस्क्रो खाते में एचएमसी के सेवा प्रदाता से लाइसेंस शुल्क लिया है और कहा है कि वसूल किया गया भूमि किराया पत्तन के सामान्य राजस्व में शामिल किया गया है। पत्तन द्वारा प्रेषित



स्पष्टीकरण के आधार पर एफएमआई के अधीन प्रतिवेदित एचएमसी के सेवा प्रदाता से संपूर्ण लाइसेंस शुल्क एस्को खाते में अंतरित किए जाने पर विचार किया गया है।

- पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमत पेशन/उपदान अशदान 2005-06 से 2008-09 के प्रत्येक वर्ष में ₹ 600 लाख था। वास्तविक पेशन/उपदान अशदान वर्ष 2006-07 से 2008-09 में क्रमशः ₹ 2045.18 लाख, ₹ 3022.72 लाख और ₹ 4253.75 लाख प्रतिवेदित किया गया है। पत्तन से पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित एनएमपीटी के अनुमानों के सापेक्ष पेशन/उपदान में वास्तविक अशदान में गीत वृद्धि के कारण स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि अधिवर्षिता निधि और उपदान निधि की मटीकता और पर्याप्तता साविधिक लेखापरीक्षा द्वारा ध्यानपूर्वक सवीक्षित की गई है और लेखापरीक्षा द्वारा यथा सुझाव यह सुनिश्चित करने के लिए उपयुक्त कार्रवाई की गई है कि दो निधियों के लिए गए अशदान और निधियों दोनों में पर्याप्त शेष जमा निर्मित किया गया है। एक्ज्यूरियल मूल्यांकन पर आधारित है और एलआईसी से प्रत्येक वर्ष लिया जाता है। इसने यह गुणवत्ता भी की है कि पूर्व अवधि से सवीक्षित कोई देयता शामिल नहीं की गई है। एनएमपीटी द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के आधार पर तत्संबंधी वर्षों के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित पेशन/उपदान निधि में किए गए वास्तविक अशदान पर विचार किया गया है।
- वर्ष 2008-09 के वास्तविक आकड़ों में छुट्टी नकदीकरण सबंधी ₹ 1132.28 लाख का प्रावधान किया गया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि छुट्टी नकदीकरण निधि के प्रावधान की शुरुआत लेखापरीक्षा द्वारा दिए गए सुझाव के अनुसार 2008-09 से की गई है और इसलिए इस पिछले प्रशुल्क सशोधन में विचार में नहीं लिया गया था। चूंकि वर्ष 2010-11 में छुट्टी नकदीकरण के लिए किया गया प्रावधान पूर्व अवधि के लिए बताया गया है और अनुवर्ती वर्षों। अथवा भविष्य वर्षों 2011-12 से 2014-15 के अनुमानों के लिए इसपर विचार नहीं किया गया है, इसलिए इस मद पर विचार किया गया है। वीओ चिदम्बरन पत्तन न्यास के सामान्य सशोधन को अंतिम रूप दिए जाने के समय भी छुट्टी नकदीकरण के लिए समान प्रावधान पिछली अवधि की अंतिम लागत स्थिति का विश्लेषण करते समय स्वीकृत किया गया था।
- पत्तन ने वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 के आधार पर कार्य पूजा की गणना नहीं की थी। देनदारियों, वस्तुसूची और रोकड़ जमाशायियों के रूप में मौजूदा परिसंपत्तियां दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट किए गए प्रतिमानों के अनुसार हमारे द्वारा परिगणित किए गए हैं। मौजूदा परिसंपत्तियों में तदनुरूपी मौजूदा देयताओं की मद पर वार्षिक लेखा में यथा निर्दिष्ट विचार किया गया है। ऐसे विपथित कार्य पूजा के आकड़े नकारात्मक हो जाएंगे। परिणामस्वरूप कार्यपूजा शून्य मानी गई है। संक्षेप में वार्षिक लेखों में यथा प्रतिवेदित निवल अचल परिसंपत्तियां नियोजित पूजा रूप में सुविचारित की गई है।
- एनएमपीटी द्वारा प्रेषित पत्तन की अभिकल्पित क्षमता 2007-08 में 435 लाख टन और वर्ष 2008-09 से 2010-11 के प्रत्येक वर्ष के लिए 442 लाख टन प्रतिवर्ष है। पत्तन ने वर्ष 2006-07 के लिए अभिकल्पित क्षमता नहीं दर्शाई है और इसलिए इसे पिछले प्रशुल्क सशोधन में यथा सुविचारित 353 लाख टन सुविचारित किया गया है। उक्त वर्षों के दौरान एनएमपीटी में प्रहस्तित समय यातायात को लेखा में लते हुए पत्तन की कुल अभिकल्पित क्षमता के सदर्थ में क्षमता उपयोगिता वर्ष 2006-07 से 2010-11 के लिए क्रमशः 97.28 प्रतिशत 81.49 प्रतिशत 83.01 प्रतिशत और 71.38 प्रतिशत परिगणित होता है। चूंकि क्षमता उपयोगिता 60 प्रतिशत से अधिक है इसलिए नियोजित पूजा पर प्रतिलाभ अर्थात् एमआरपीएल और कआईओसीएल परिसंपत्तियों के अलावा एनएमपीटी परिसंपत्तियां व्यवसाय परिसंपत्तियों पर 15 प्रतिशत और व्यवसाय सबंधित परिसंपत्तियों पर 6.36 प्रतिशत पर परिकल्पित की गई है जैसा वर्ष 2006-07 से 2008-09 के पिछले प्रशुल्क आदेश में स्तर पर स्वीकृत किया गया है। वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए व्यवसाय परिसंपत्तियों पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ दोनों वर्षों के लिए स्वीकृत किया गया है और व्यवसाय सबंधित परिसंपत्तियों के लिए उक्त दो वर्षों हेतु 8.40 प्रतिशत और 8.14 प्रतिशत प्रतिलाभ की अनुमति दी गई है।
- एमआरपीएल तथा कआईओसीएल के मामले में स्वीकृति-योग्य प्रतिलाभ घाटशुल्क दर के निर्धारण के लिए पृथक एमओयू व्यवस्थाओं द्वारा शासित किए जाते हैं और इसलिए वास्तविकताओं का विश्लेषण करते समय इस स्थिति को स्वीकार किया जाना चाहिए। यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि वर्ष 2006-07 से 2010-11 हेतु एनएमपीटी द्वारा प्रेषित

एमआरपीएल जट्टियों हेतु घाटशुल्क दर की गणना एमआरपीएल द्वारा अभी तक सत्यापित नहीं की गई है। अतः एनएमपीटी द्वारा प्रतिबद्धित स्थिति पर विश्वास किया गया है और वास्तविकताओं के विश्लेषण के समय विचार किया गया है।

वार्षिक लेखों में निम्न अचल परिसंपत्तियाँ एमआरपीएल (फंस 1 और फंस 2 दोनों) और केआईओसीएल के लिए अगली निर्धारित परिसंपत्तियों में बांटा गया है। केआईओसीएल के मागन में सचिव (भूतल परिवहन मंत्रालय) और सचिव (स्टील) के बीच 27 मई 1992 का हुई अंतर-सचिवीय बैठक में निर्णीत कार्यपद्धति और इस सन्ध में एनएमपीटी और केआईओसीएल दोनों द्वारा सहमत का अनुसरण करते हुए ₹ 40.80 करोड़ पर 6 प्रतिशत वार्षिक की दर से ₹ 241.80 लाख का निर्धारित प्रतिलाभ स्वीकार्य है।

एमआरपीएल से संबंधित परिसंपत्तियों के मामले में इस प्राधिकरण ने एमआरपीएल जेट्टी के लिए घाटशुल्क दर की गणना की वृद्धि में एनएमपीटी और एमआरपीएल के बीच विवाद की कुछ मदों से संबंधित आदेशों में आदेश सं. एनएफ/एनएमपीटी/58/97-टीएमपी दिनांक 19 जुलाई 2000 में निर्णय दिया था कि एमआरपीएल परिसंपत्तियों पर 3 प्रतिशत प्रतिलाभ स्वीकृत किया जाना चाहिए और एमआरपीएल ऋण का पुनर्भुगतान भी घाटशुल्क दर की गणना में सुविचारित किया जाना चाहिए। इसी आदेश में इस प्राधिकरण ने निर्णय दिया था कि पत्तन एमआरपीएल कार्गो के प्रहस्तन से प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप में संबंधित सम्मान परिसंपत्तियों पर 18 प्रतिशत प्रतिलाभ के आदेश का हकदार है। तत्पश्चात्, एनएमपीटी ने प्रशुल्क के सामान्य गणन से संबंधित 9 अगस्त 2001 को पारित आदेश में, यह स्पष्ट किया गया था कि ऋण पुनर्भुगतान की विस्तृत घाटशुल्क दर के परिकलन में उस सीमा तक अवश्य सुविचारित की जानी चाहिए जहाँ तक यह गणना में परिगणित मूल्यहास से अधिक हो। वर्ष 1996-97 से 1999-2000 के लिए और वर्ष 2000-01 तथा 2001-02 के लिए जेट्टी सं. 10 हेतु निर्धारित घाटशुल्क दर इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित तर्जुमत कार्यपद्धति पर आधारित है।

पूर्ववर्ती आदेशों में इस प्राधिकरण के निर्णय के आने से, एमआरपीएल परिसंपत्तियों पर 3 प्रतिशत प्रतिलाभ पूर्व अर्थात् 2006-07 से 2010-11 के लिए सुविचारित किया गया है। ऋण का पुनर्भुगतान समग्र अधिपक्ष स्थिति से अलग से लिया गया है और बाद में स्पष्ट किया गया है।

यहाँ पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि इस प्राधिकरण के 19 जुलाई 2000 के आदेश में तत्समय निर्धारित पत्तन परिसंपत्तियों पर 18 प्रतिशत प्रतिलाभ नवीकरण के लिए रिजर्व, कैपिटल परिसंपत्तियों का बदलना और आधुनिकीकरण और विकास के लिए रिजर्व, ऋण का पुनर्भुगतान और आकस्मिकता और शेष 12 प्रतिशत ऋण लागत के सन्ध में पत्तन द्वारा की जाने वाली 3 प्रतिशत अनिवार्य अशदान पर आधारित था। यह 2005 से पहले प्रतिलाभ स्वीकृत करने के लिए अनुसरित दृष्टिकोण था। पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा घोषित 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश, महापत्तन न्यासों और निजी टर्मिनलों दोनों के लिए समान ग्रे-टेक्स दर पर कैपिटल ऐसेट प्राइजिंग मॉडल (सीएपीएम) के अनुसार निर्धारित नियोजित पूँजी पर स्वीकृत किया जाने वाला प्रतिलाभ निर्धारित करत है। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए 15 प्रतिशत प्रतिलाभ और व्यवसाय परिसंपत्तियों पर 2009-10 से 16 प्रतिशत प्रतिलाभ स्वीकार किया गया है। एनएमपीटी ने 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार अनुमत आरओसीई के विपरीत एमआरपीएल गतिविधियों के लिए पत्तन की संयुक्त परिसंपत्तियों पर नियोजित पूँजी पर 18 प्रतिशत प्रतिलाभ परिकलित किया गया प्रतीत होता है। संपूर्ण एनएमपीटी परिसंपत्तियों पर पिछले प्रशुल्क आदेश में यथा स्वीकृत वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए 15 प्रतिशत वार्षिक की दर से प्रतिलाभ स्वीकृत किया गया है। 2009-10 से अनुवर्ती वर्षों के लिए इस प्राधिकरण द्वारा यथा निर्णीत 16 प्रतिशत प्रतिलाभ स्वीकृत किया गया है। जैसाकि पहले बताया गया है एनएमपीटी द्वारा परिकलित कार्य पूँजी 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुरूप नहीं है। हमारे विश्लेषण में कार्य पूँजी प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानों के आधार पर मूल्यांकित की गई है और यह नकारात्मक हो गई है और इसलिए इस एनएमपीटी और एमआरपीएल के लिए शून्य माना गया है। इस सीमा तक आरओसीई का परिकलन नहीं किया गया है।

- (iii). पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानों के जाड़ की तुलना में वर्ष 2006-07 से 2008-09 के अनुमान नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं। 2009-10 और 2010-11 के सदर्भ में वास्तविक रिपोर्टों निम्नलिखित तालिका में अलग से दर्शाई गई हैं—

विवरण	वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए जाड़ (रु० लाख में)				वर्ष 2009 और 2010-11 के लिए जाड़ (रु० लाख में)		
	प्रशुल्क आदेश के अनुसार अनुमान	वास्तविक	पूर्ण रूप में भिन्नता	भिन्नता प्रतिशत में	2009-10 के वार्षिक	2010-11 के वास्तविक	वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए कुल
यातायात (लाख टनों में)	1185 00	1070 50	(-)114 50	(-)9 7%	355 28	315 50	670 78
परिचालन आय	79461 74	78227 13	3362 39	4 2%	31855 01	30800 67	62655 68
कुल व्यय (मूल्यहास सहित)	48880 22	52395 13	3514 91	7 2%	22502 05	22796 56	45298 61
प्रतिताम से पहले अधिशेष	30584 52	30432 00	(-)152 51	(-)0 5%	9352 96	8004 11	17357 07
नियोजित पूँजी (औसत)	71361 29	52341 68	(-)19019 61	(-)26 7%	57772 65	57139 23	57455 94
नियोजित पूँजी पर प्रतिताम	20864 65	13137 99	(-)7746 66	(-)37 1%	6655 32	7722 25	14377 57
आरसीएचडब्ल्यू के बाद निवल अधिशेष	9699 87	17294 01	7594 14	78 3%	2697 64	281 86	2979 50

\* परिचालन आय के अनुमान घाटशुल्क आरसीएचडब्ल्यू लेवी और पिछले प्रशुल्क सशोधन आदेश में अनुमोदित पोत संबंधित और अन्य प्रभारों में अनुमोदित अन्य सशोधन में पिछले प्रशुल्क आदेश में कटौती की वजह से राजस्व में कटौती दर्शाने के लिए अद्यतन किए गए हैं।

यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि पिछले आदेश में एमआरपीएल और कंआईआरपीएल से संबंधित अधिशेष रु० 8233 76 लाख अनुमानित किया गया था जोकि समग्र लागत विवरण में नहीं लिए गए ऋण के पुनर्भुगतान के लिए था एनएमपीटी के दायमान में की गई अंतिम प्रशुल्क कटौती निर्धारित करने के समय विचार नहीं किया गया था। एमआरपीएल की घाटशुल्क गणना पृथक कार्यवाही है और नैसाकि पहले उल्लेख किया गया है एनएमपीटी ने 2002-03 के बाद की आधिकारिक लिए जेट्टी से 10 और 11 के लिए घाटशुल्क दर के निर्धारण के लिए प्रस्ताव दायित्व नहीं किया था। एमआरपीएल की घाटशुल्क दर की गणना के लिए निर्धारित कार्यपद्धति के अनुसार, मूल्यहास से अधिक ऋण का पुनर्भुगतान एमआरपीएल ऋण के मागल में स्वीकार्य है। एमआरपीएल के प्रशुल्क का निर्धारित किए जाने के समय एस्को खाते पर व्याज भी स्वीकार किया जाता चाहिए। दूक़ि इन समायोजनों को समग्र लागत विवरण में नहीं लिया गया है उन्हें पूर्व, पश्चात् के लिए निर्धारित समग्र अधिशेष से सुविचारित करना होगा।

पत्तन न वर्ष 2005-06 से 2010-11 तक जेट्टी से 10 और 11 के लिए घाटशुल्क दर की अपनी गणना में एस्को खाते पर व्याज और मूल्यहास से अधिक ऋण भुगतान के व्यापक भुगतान हैं जिनपर पूर्व कार्यनिष्पादन का विश्लेषण करने के प्रयोजन के लिए विश्लेषण किए गए हैं क्योंकि इस शब्द में कोई पृथक प्रस्ताव पत्तन से अभी तक प्राप्त नहीं हुआ है। एनएमपीटी द्वारा प्रेषित व्याज के अनुसार उपर्युक्त समायोजनों का प्रभाव वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए क्रमशः रु० 17830 लाख रु० 100824 लाख रु० 155336 लाख और वर्ष 2010-11 में रु० 184866 लाख और रु० 63266 लाख है।

उपर्युक्त के अलावा इस प्राधिकरण ने पिछले प्रशुल्क आदेश में अधिशेष से पूरे किए जाने वाले रु० 142 लाख के आरसीएचडब्ल्यू से संबंधित डीए बकाया की शर्त वसूली का निदेश दिया था। इसलिए पूर्व अवधि के लिए वास्तविक अधिशेष का मूल्यांकन करते समय डीए बकाया के लिए रु० 142 करोड़ का व्यय भी पेशावी होगा।

उपर्युक्त समायोजनों के बाद वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए सकल अधिशेष रु० 12807 41 लाख होगा।

जैसाकि उपर्युक्त तालिका से देखा जा सकता है प्रत्यक्ष निष्पादन तथा परिचालन आय/व्यय में भिन्नता +/- 20 प्रतिशत है। हालांकि वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए प्रहस्तित कुल वास्तविक यातायात अनुमानित स्तर की अपेक्षा 97 प्रतिशत कम है परन्तु वास्तविक परिचालन आय उक्त अवधि के दौरान 42 प्रतिशत की बढ़ोतरी दर्शाती है। परिचालन व्यय 68 प्रतिशत की कमी दर्शाता है। एफएमई घटाव एफएमआई में भिन्नता देयता को पूरा करने के लिए निधि तैयार करने के लिए एक्चुरियल मूल्यांकन के आधार पर बताई गई पेशान निधि में किए गए उच्चतर अंशदान की मुख्य वजह से अनुमानित स्तर की अपेक्षा 177 प्रतिशत अधिक पाया गया है। अनुमानों और नियोजित पूँजी में भिन्नता और नियोजित पूँजी पर प्रतिताम 20 प्रतिशत से अधिक पाया गया है। एमआरपीएल ऋण का ऋण पुनर्भुगतान पर विचार करने के बाद यह देखा गया है कि एनएमपीटी ने पिछले प्रशुल्क आदेश में

अनुमत सामग्र 10 प्रतिशत औसत प्रतिलाभ (एमआरपीएल और कंआईओसीएल परिसंपत्तियों पर स्वीकृति-योग्य 3 प्रतिशत/6 प्रतिशत प्रतिलाभ की कम की गई दर पर विचार करते हुए) के विपरीत नियोजित पूँजी पर 16 प्रतिशत का औसत प्रतिलाभ है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार, यदि पिछले प्रशुल्क चक्र के लिए वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की समीक्षा  $\pm$  20 प्रतिशत से अधिक भिन्नता दर्शाती है तो ऐसे प्रोद्भूत लाभ/नुकसान का 50 प्रतिशत अगले प्रशुल्क चक्र में समायोजित करना होगा। अतः एनएमपीटी के मौजूदा प्रशुल्क चक्र में पूर्व अधिशेष का समायोजन किए जाने का मामला है। उपर्युक्त ब्योरे निम्नलिखित तालिका में दिए गए हैं

(रु० लाखों में)

विवरण	2006-07	2007-08	2008-09	औसत
(i) एनएमपीटी द्वारा अर्जित प्रतिलाभ से पहले वास्तविक अधिशेष	9216 87	9898 72	11316 41	10144 00
(ii) जेट्टी से 10 और 11 के लिए एमआरपीएल ऋण का पुनर्भुगतान (मूल्यांकन के अलावा और एनएमपीटी द्वारा यथा प्रेषित एस्करो खाते पर ब्याज आय पर विचार करने के बाद)	1783 00	1008 24	1553 36	1448 20
(iii). उपर्युक्त (ii) में एमआरपीएल ऋण के पुनर्भुगतान के समायोजन के बाद वास्तविक अधिशेष	7433 87	8890 48	9763 05	8695 80
(iv) वास्तविक नियोजित पूँजी	51709 95	52112 89	53202 21	52341 86
(v) नियोजित पूँजी पर अर्जित वास्तविक प्रतिलाभ	14 4%	17 1%	18 4%	16 6%

उक्त दो वर्षों के दौरान एनएमपीटी द्वारा अर्जित वास्तविक प्रतिलाभ (उनके तत्संबंधी एमओयू के अनुसार एमआरपीएल और कंआईओसीएल परिसंपत्तियों के मामले में स्वीकार्य कम किए गए प्रतिलाभ पर विचार करते हुए) पिछले आदेश में अनुमत 9.8 प्रतिशत के विपरीत 16.6 प्रतिशत है और इसलिए इस अवधि में अर्जित 50 प्रतिशत अधिशेष समायोजित किए जाने का मामला है।

- (iv). एनएमपीटी के मौजूदा दरमान की वृद्धि इस शर्त के अधीन 31 मार्च 2009 से आगे विस्तारित की गई थी कि 1 अप्रैल 2009 के बाद की अवधि के लिए एनएमपीटी को प्रोद्भूत स्वीकार्य लागत और अनुमत प्रतिलाभ से अधिक अधिशेष अगले प्रशुल्क चक्र के लिए निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा। वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लागत विवरण 2006-07 से 2008-09 अवधि के लिए पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में स्पष्ट किए गए इसी दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए तैयार किया गया है।

लागत विवरण के अनुसार एनएमपीटी ने वर्ष 2009-10 और 2010-11 के दौरान स्वीकार्य लागत और अनुमत प्रतिलाभ से अधिक कुल रु० 2979.50 लाख का अतिरिक्त अधिशेष अर्जित किया है। एनएमपीटी ने इस मामले की कार्यवाही के दौरान कहा था कि वर्ष 2010-11 के दौरान पेशन निधि में किया जाने वाला वास्तविक अशदान एकद्वयित मूल्यांकन के अनुसार रु० 5 करोड़ तक कम है और इसलिए इसने अपना प्रशुल्क सशोधित करते समय इसपर विचार करने का अनुरोध किया था। एनएमपीटी द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास करते हुए पेशन निधि के लिए किए गए अशदान में कमी वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए मूल्यांकित समग्र अधिशेष से अनुमत किया गया है। पूर्व अवधि 2006-07 से 2008-09 के विश्लेषण में अनुसंगीन दृष्टिकोण के अनुसार एमआरपीएल ऋण का पुनर्भुगतान भी एनएमपीटी द्वारा यथा निर्दिष्ट रु० 2481.30 लाख सुविचारित किया गया है। उपर्युक्त समायोजन के बाद रु० 1.80 लाख का घटा है जिसे पूर्व अवधि के समग्र अधिशेष से समायोजित किया गया है।

वर्ष 2011-12 इस आदेश को कार्यान्वित किए जाने के समय तक समाप्त हो जाएगा इसलिए एनएमपीटी को गजे गए अनुमानों के आधार पर दर्शाई गई लागत स्थिति जिसका बाद में विश्लेषण किया गया है अगले प्रशुल्क सशोधन कार्यवाही के दौरान वास्तविक आंकड़ों की समीक्षा के अधीन पूर्व अवधि समायोजन प्रणाली के द्वारा के रूप में सुविचारित किया गया है। यदि भिन्नता सशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित स्तर से अधिक पाया जाता है तो इसे अगले प्रशुल्क वैधता चक्र में समायोजित किया जाएगा।

संक्षेप में, मौजूदा प्रशुल्क चक्र में समायोजन के लिए सुविचारित किए जा रहे वर्ष 2011-12 (अनुमान) के लागत विवरण में दर्शाए गए अधिशेष के समायोजन के बाद वर्ष 2006-07 से 2010-11 के कुल अधिशेष (अनुमत प्रतिलाभ के बाद) निम्नवत् है—

(रु० लाखों में)			
विवरण	निवल अधिशेष/घाटा	भविष्य प्रशुल्क में समायोजित किया जाने वाला	समायोजित की जाने वाली राशि
वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए कुल वास्तविक निवल अधिशेष	12807.41	50%	6403.70
वर्ष 2009-10 से 2010-11 के लिए कुल घाटा	-1.80	100%	-1.80
वर्ष 2011-12 (अनुमान) के लिए निवल अधिशेष	502.90	100%	502.90
समायोजन के लिए सुविचारित कुल पूर्व अवधि			6904.80

यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि प्रशुल्क में उतार-चढ़ाव को सुगम बनाने के लिए और एक चक्र में कृत्रिम रूप से प्रशुल्क को नीचे लाने से बचने के लिए इस प्राधिकरण ने कुछ अन्य मामलों में पांच वर्षों की लम्बी अवधि में पूर्व अधिशेष के समायोजन का निर्णय लिया है। मौजूदा मामले में रु० 6904.80 लाख के पूर्व अवधि समायोजन योग्य अधिशेष को कुछ अन्य मामलों में अनुसरित द्राष्टिकोण के अनुसार वर्ष 2012-13 से शुरू करके पांच वर्षों की अवधि में समायोजित किया जाना है।

पत्तन को यह सलाह दी जाती है कि वर्ष 2011-12 में पेशन में रु० 5 करोड़ की कमी का वर्ष 2009-10 से 2010-11 के लिए मल्यांकित कुल वास्तविक अधिशेष से अंतरित कर जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है।

(v). प्रशुल्क दिशानिर्देश तीन वर्षों का प्रशुल्क वेधता चक्र दर्शाते हैं। एनएमपीटी द्वारा शुरू में दाखिल किए गए प्रशुल्क प्रस्ताव में तीन वर्षों अर्थात् 2011-12 से 2013-14 के पूर्वानुमान शामिल हैं। तत्पश्चात् वास्तविकताओं के सदर्थ में 2010-11 के अनुमानों को अद्यतन करत समय इसने वर्ष 2011-12 से 2012-13 के संशोधित अनुमान और वर्ष 2014-15 के अनुमान भी भेजे थे। यह स्वीकार किया जाना चाहिए कि वर्ष 2011-12 इस आदेश को कार्यान्वित किए जाने तक समाप्त होने के निकट होगा। इसलिए जैसाकि पहले बताया गया है पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में स्पष्ट किए गए संशोधन के अधीन वर्ष 2011-12 के अनुमान पूर्व अवधि के समायोजन के हिस्से के रूप में सुविचारित किए गए हैं। अतः प्रशुल्क तीन वर्षों 2012-13 से 2014-15 के अनुमानों के आधार पर निर्धारित किया जाना है।

(vi) वर्ष 2010-11 के दौरान एनएमपीटी पर प्रहस्तित कुल वास्तविक यातायात 315.50 लाख टन होना बताया गया है। इसके विपरीत वर्ष 2011-12 से 2014-15 के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रक्षेपित समय यातायात क्रमशः 315.50 लाख टन, 360 लाख टन, 401 लाख टन और 449 लाख टन है।

पत्तन में स्पष्ट किया है कि यातायात अनुमान सामान्यतः पत्तन के योजना/गैर-योजना बजट के लिए अंगीकृत आकड़ों के अनुसार हैं जिसे मंत्रालय के निदेशानुसार दोबारा पंचवर्षीय योजना और विजन 2020 योजना से जोड़ा गया है। तथापि इसने माननीय उच्चतम न्यायालय द्वारा इस कार्गो के निर्यात पर अधरोपित प्रांतिक न मद्रदनजर लोह अयस्क यातायात के लिए प्राप्त की गई अद्यतन स्थिति के आधार पर यातायात पूर्वानुमान संशोधित किए हैं।

एनएमपीटी ने बताया है कि वर्ष 2011-12 के लिए लागत विवरण में पूर्वानुमानित लोह अयस्क का यातायात (केआईओसीएल से इतर) वर्ष 2011-12 के लिए निर्धारित की गई वास्तविक स्थिति के आधार पर पूरा नहीं होगा और इसे 0.5 लाख टन सुविचारित करने का अनुबंध किया गया है। पत्तन ने बताया है कि लोह अयस्क निर्यात माननीय उच्चतम न्यायालय द्वारा प्रतिबंधित किया गया है जिसके निकट भविष्य में जारी रहने की संभावना है। अतः इसने अनुरोध किया है कि पहले अनुवर्ती वर्षों के लिए केआईओसीएल यातायात से इतर लोह अयस्क यातायात 1200, 1300 और 1500 लाख टन अनुमानित किया गया था जिस पर इस प्रकार नहीं समझा जा सकता कि यह नहीं होगा। एनएमपीटी द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है सिवाय इसके कि नवंबर 2011 के अंत तक वर्ष 2011-12 में पत्तन द्वारा प्रहस्तित किए बताए गए 0.49 लाख टन के वास्तविक यातायात के आधार पर वर्ष 2011-12 से 2014-15 के प्रत्येक वर्ष के लिए 1 लाख टन प्रतिवर्ष के न्यूनतम लोह अयस्क यातायात पर विचार किया जाए।

यहाँ पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस मामले की कार्यवाही के एडवांस स्तर के दौरान, एनएमपीओ ने कहा है कि एमआरपीएल ने रिफाइनरी क्षमता में वृद्धि के अपने अनुमान के मद्देनजर कच्चे तेल के आयात को प्रहस्तन करने के लिए ही पत्तन में एसपीएम का निर्माण करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने कहा है कि एमआरपीएल एसपीएम परियोजना का पहला चरण 2012-13 तक पूरा होने की उम्मीद है और जब एक बार एमआरपीएल परियोजना शुरू हो जाती है तो पत्तन तेल बर्था में पीओएल कार्गो थ्रुपुट कम हो सकता है। इसलिए, पात परिवहन मंत्रालय की मौजूदगी में एमआरपीएल और एनएमपीटी पत्तन बर्था में 7.25 मिलियन टन और एसपीएम पर 5.50 मिलियन टन के न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट पर सहमत थे जब एमआरपीएल की रिफाइनरी क्षमता बढ़ाकर 15 एमटीपीए की गई है और पत्तन बर्था पर 8.30 मिलियन टन और एसपीएम पर 7.00 मिलियन टन जब एमआरपीएल की रिफाइनरी क्षमता 9 एमटीपीए की मौजूदा रिफाइनरी क्षमता के विपरीत 18 एमटीपीए किया गया है। पत्तन द्वारा दर्ज किया गया एमजीटी एमआरपीएल द्वारा प्रहस्तित कच्चे तेल और पीओएल की वास्तविक मात्रा से कम पाया गया है। एनएमपीटी ने पुष्टि की है कि मौजूदा प्रशुल्क चक्र में अनुमानित तेल कार्गो थ्रुपुट सर्वोत्तम स्तर है और एमजीटी स्तर पर नहीं है। एमआरपीएल से एनएमपीटी द्वारा पूर्वानुमानित कच्चे तेल और पीओएल का यातायात वर्ष 2012-13 से 2014-15 के दौरान 20.9 मिलियन टन से 26.14 मिलियन टन के बीच है जोकि इसके द्वारा सहमत एमजीटी स्तर से अधिक है। एनएमपीटी द्वारा पूर्वानुमानित पीओएल यातायात इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

पत्तन ने पीओएल की मात्रा में नई जेटटी स 13 (पीओएल बर्था) के शुरुआत के साथ वर्ष 2012-13 में 2.8 मिलियन टन तक वृद्धि होने का पूर्वानुमान लगाया है। तथापि, शीघ्र शुरू होने की संभावना वाले नए एसपीएम का प्रभाव यथा पहले उल्लिखित सुविचारित नहीं किया गया है। हालांकि पत्तन ने बीओटी व्यवस्था के कोई ब्योरे नहीं भजे हैं परन्तु इसने पुष्टि की है कि बीओटी परिचालक मै 0 यूपीसीएल नवम्बर 2011 से परिचालन पहले ही शुरू कर चुका है और यूपीसीएल द्वारा प्रहस्तित किए जाने की संभावना वाला ताप कोयला यातायात पत्तन द्वारा पहले अनुमानित 10 लाख टन के विपरीत वर्ष 2011-12 में 4 लाख टन होगा।

लौह अयस्क यातायात (कैआईओसीएल से इतर) से संबंधित उपर्युक्त संशोधन के अलावा, वर्ष 2011-12 से 2014-15 के लिए एनएमपीटी द्वारा परिकल्पित यातायात पूर्वानुमान पर विश्वास किया गया है। लागत विवरण में सुविचारित संशोधित यातायात वर्ष 2011-12 से 2014-14 में क्रमशः 327.90 लाख टन, 349. लाख टन, 389.00 लाख टन और 435.50 लाख टन है।

उपर्युक्त स्थिति के आधार पर, पत्तन (बीओटी परिचालक यूपीसीएल अतिरिक्त) किए जाने वाले यातायात की मात्रा लौह अयस्क यातायात में अनुमानित महत्वपूर्ण कमी के बावजूद वर्ष 2011-12 में 3.9 प्रतिशत, वर्ष 2012-13 में 6.4 प्रतिशत और अनुवर्ती वर्षों 2013-14 और 2014-15 में 11.5 प्रतिशत और 12 प्रतिशत की वृद्धि दर्शाती है। यदि लौह अयस्क यातायात पर प्रतिबंध के सदृश में एनएमपीटी के पूर्वानुमान पर विश्वास किए जाने की वजह से या गलत अनुमानन के कारण एनएमपीटी को कोई वित्तीय लाभ होता है तो अगली प्रशुल्क समीक्षा के समय यातायात में समायोजन किया जाएगा।

(vii). (क). एनएमपीटी ने कहा है कि वह निजी परिचालक यूपीसीएल से रॉयल्टी प्राप्त करेगा। राजस्व हिस्सेदारी/रॉयल्टी प्राप्ति के लिए पृथक एस्को खाते का सृजन और व्यवस्थापन संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.3 में यथा शामिल सरकारी नीति द्वारा वर्ष 2005-06 से मंजूर किया गया है। प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों के खंड 2.8.3 के अनुसार, बीओटी परिचालकों से प्राप्ति-योग्य राजस्व हिस्सेदारी/रॉयल्टी पहले अधिशेष लबर, यदि कोई हो, की लागत पूरी करने के लिए अनुप्रयुक्त की जाती है और उसके बाद शेष का 50 प्रतिशत पांच वर्षों की अवधि के भीतर पत्तन अवसंरचना सुविधाओं के सृजन और/अथवा आधुनिकीकरण के प्रयोजन के लिए एस्को खाते में व्यवस्थित किया जाना चाहिए।

(ख). पत्तन ने यूपीसीएल से प्राप्त रॉयल्टी प्राप्ति का अनुमान भेजा है। पत्तन द्वारा यातायात पूर्वानुमानों (फार्म 2क) और रॉयल्टी गणना में दर्शाए गए बीओटी परिचालन के यातायात में मेल नहीं है। वर्ष 2011-12 के लिए एनएमपीटी द्वारा निर्दिष्ट बीओटी परिचालक का संशोधित यातायात 4 लाख टन सुविचारित किया गया है। अनुवर्ती वर्षों के लिए, बीओटी परिचालक का यातायात वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए क्रमशः 20 लाख टन, 22 लाख टन और 22.50 लाख टन सुविचारित किया गया है। पत्तन ने यूपीसीएल से प्राप्त रॉयल्टी/राजस्व प्रति टीईयू ₹ 19 प्रति टन दर्शाया है जिसपर रॉयल्टी से आय का अनुमान लगाने के लिए विश्वास किया गया है। तदनुसार, वर्ष 2011-12 से 2014-15 के लिए रॉयल्टी प्राप्ति क्रमशः ₹ 76 लाख, ₹ 380 लाख, ₹ 418 लाख और ₹ 427.50 लाख अनुमानित किया गया है।

एनएमपीटी ने दर्शाया है कि कोई अधिशेष लेबर नहीं है। इसने बताया है कि रॉयल्टी का 50 प्रतिशत एस्को खाते में अंतरित किया जाएगा और एस्को खाते में अंतरित किया जाएगा और पत्तन के अवसरचना विकास के लिए लेखा में लिया जाएगा। तथापि, पत्तन ने शेष 50 प्रतिशत कार्गो प्रहस्तन आय के अधीन पत्तन के राजस्व रूप में नहीं माना है। हमारे विश्लेषण में प्रत्येक वर्ष के लिए रॉयल्टी प्राप्ति का 50 प्रतिशत एस्को खाते में अंतरित किया गया है और शेष 50 प्रतिशत प्रशुल्क दिशानिर्देशों में प्रावधान का अनुपालन करते हुए आय रूप में माना गया है।

इस प्रशुल्क चक्र में शुरू किए जाने के लिए परिकल्पित नई पीपीपी परियोजनाओं से पूर्वानुमानित राजस्व हिस्सेदारी के बारे में प्रश्न किए जाते हैं पर, एनएमपीटी ने पुष्टि की है कि मौजूदा प्रशुल्क चक्र में कोई अन्य पीपीपी परियोजना कार्यान्वित होने की उम्मीद नहीं है। एनएमपीटी द्वारा प्रातर्गदित स्थिति पर विश्वास किया गया है।

- (ग). दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि एस्का खाते में किए गए अंतरण पत्तन अवसरचना के सृजन/आधुनिकीकरण के लिए पांच वर्षों की अवधि के भीतर उपयोग किए जाने चाहिए। जैसाकि पहले बताया गया है रॉयल्टी के लिए एवएमसी के सेवा प्रदाता से प्राप्त लाइसेंस शुल्क वर्ष 2007-08 से एस्को खाते में अंतरित किया गया है। इसलिए, पांच वर्षों की अवधि अर्थात् 2011-12 के भीतर उपयोग किए जाने वाले ₹ 183.4 लाख की सीमा तक इन प्राप्तियों को वर्ष 2007-08 में एस्को खाते में अंतरित किया जाना है। इसी तरह वर्ष 2008-09 से 2010-11 में एस्का खाते में अंतरित प्राप्तियां ₹ 222.88 लाख, ₹ 260.16 लाख और ₹ 343.23 लाख वर्ष 2011-12 से 2013-14 के प्रत्येक वर्ष में कपेक्स को पूरा करने के लिए विनियुक्त किए जाने हेतु सुविचारित किए गए हैं।

पत्तन ने मौजूदा प्रशुल्क चक्र में एस्का खाते से किन्हीं निधियों के आहरण का नहीं दर्शाया है जबकि इसने यूपीसीएल से प्राप्त रॉयल्टी गणना दत्त हुए विवरण में स्वीकार किया था कि निधियां पांच वर्षों के भीतर पत्तन के अवसरचना विकास के लिए एस्को खाते से विनियुक्त की जाएगी। वर्ष 2011-12 से 2014-15 के लिए एनएमपीटी द्वारा प्रेषित एस्को खात से निधियां की विनियुक्ति के बारे में किसी सूचना के अभाव में वर्ष 2007-08 से 2010-11 में एस्का खाते में किए गए अंतरणों से संबंधित निधियां कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन पूजा व्यय को आंशिक रूप से पूरा करने के लिए सुविचारित किए गए हैं जहां इस प्रशुल्क चक्र में परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में मुख्य संपर्ग प्रस्तावित किए गए हैं।

- (ख). वर्ष 2007-08 से 2010-11 के लिए एस्को खात से रॉयल्टी प्राप्तियां और निवेश के बारे में वास्तविक अंतर्प्रवाहों और यहिप्रवाहों के वर्षवार व्योरे और वर्ष 2011-12 और 2014-15 के लिए अनुमानित स्थिति त्रिघे तालिकाबद्ध किए गए हैं -

(₹ लाखों में)

विवरण	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
1 एस्को खाते में आपनिग बैलस	0	163.40	386.28	646.44	989.67	1314.27	1692.10	1983.55
2 रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति								
(क) एवएमसी परिचालक से प्राप्ति	163.40	222.88	260.16	343.23	450.00	345.00	258.00	258.00
(ख) यूपीसीएल से अनुमानित रॉयल्टी प्राप्ति	0	0	0	0	76	380	418	427.50
3 एस्का खाते में अंतरित राजस्व हिस्सेदारी न्यूनतम रॉयल्टी प्राप्ति का 50 प्रतिशत	163.40	222.88	260.16	343.23	38	190	209	213.75
4 5 प्रतिशत वार्षिक दर से एस्का खाता बैलस में आपनिग बैलस के सदर्थ में वर्ष 2012-13 से परिकल्पित रॉयल्टी प्राप्ति पर व्याज						65.71	84.61	99.18
5 अवसरचना परिसंपत्तियों के सृजन के लिए एस्को खाते में आहरण	0.00	0.00	0.00	0	163.40	222.88	260.16	343.23
6 जमा शेष (1+3+4-5)	163.40	386.28	646.44	989.67	1314.27	1692.10	1983.55	2211.25

- (#) एस्को बैलेंस पर ब्याज 2012-13 से ही परिकलित किया गया है क्योंकि सॉयल्टी क लिए एचएमसी से प्राप्त पूर्व अवधि लाइसेंस शुल्क इस विश्लेषण में केवल एस्को खाते में माना गया है और पत्तन द्वारा वास्तव में अंतरित किया गया है।)

उपर्युक्त तालिका के अनुसार, वित्तीय वर्ष 2014-15 के अंत में एस्को खाते में शेष ₹ 2211.25 लाख अनुमानित किया गया है।

- (viii). (क). एनएमपीटी ने कहा है कि आय परिकलन अनुमानित यातायात और कार्गो की प्रत्येक मद के लिए मौजूदा दरमान के सदर्थ में किया गया है परन्तु इसने अनुरोध किए जाने के बावजूद अनुमानित यातायात और मौजूदा दर के सदर्थ में अनुमानित आय का विस्तृत परिकलन उपलब्ध नहीं करवाया है। आय के अनुमानन में किए गए सशोधन नीचे स्पष्ट किए गए हैं।

- (ख). जैसाकि पहले बताया गया है लोह अयस्क यातायात (केआईओसीएल से इतर) वर्ष 2011-12 में प्रहस्तित यातायात के आधार पर 1 लाख टन प्रतिवर्ष सुविचारित किया गया है। एनएमपीटी ने लौह अयस्क यातायात में प्रचलित अस्थिरता की वजह से वर्ष 2011-12 से 2014-15 के दौरान कार्गो पोत और आरसीएचडब्ल्यू में क्रमशः ₹ 219.63 लाख ₹ 1018.91 लाख ₹ 1109.98 लाख और ₹ 1287.96 लाख कटौती का अनुमान लगाया है।

जैसाकि पहले बताया गया है तथापि लोह अयस्क यातायात (केआईओसीएल से इतर) 1 लाख टन प्रतिवर्ष पर सुविचारित किया गया है। इसलिए एनएमपीटी द्वारा अनुमानित आय में कटौती का प्रभाव उस हद तक सशोधित किया गया है। इसका अन्तर्भाव जैसाकि पहले बताया गया है यूपीसीएल से प्राप्त सॉयल्टी का 50 प्रतिशत कार्गो प्रहस्तन आय के अधीन राजस्व रूप में माना गया है और शेष 50 प्रतिशत एस्को खाते में अंतरित किया गया है।

- (ग). एनएमपीटी का मौजूदा दरमान पंजीकृत कार्गो प्रहस्तन विंग (आरसीएचडब्ल्यू) से लेबर-की तैनाती के लिए लची मजदूरी के प्रतिशत रूप में निर्धारित करता है। पत्तन ने प्रति टन आधार पर आरसीएचडब्ल्यू के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु पृथक प्रस्ताव दाखिल किया है। पत्तन ने सामान्य सशोधन प्रस्ताव में आरसीएचडब्ल्यू के लिए पृथक गतिविधि वार लागत विवरण दाखिल नहीं किया है परन्तु इसने पुष्टि की है कि आरसीएचडब्ल्यू की समग्र आय और व्यय कार्गो प्रहस्तन और भंडारण गतिविधि के हिस्से के रूप में सुविचारित किया गया है। पत्तन ने पुष्टि की है कि दो प्रस्तावों में आय और लागत तत्वा को दोहराया नहीं गया है। यह दर्शाया गया है कि सामान्य सशोधन प्रस्ताव में एनएमपीटी द्वारा सुविचारित आरसीएचडब्ल्यू से आय पत्तन द्वारा आरसीएचडब्ल्यू प्रस्ताव में पत्तन द्वारा अनुमानित आय से भिन्न है जिसपर अलग से कार्यवाही की जा रही है।

सामान्य सशोधन प्रस्ताव में पत्तन ने आरसीएचडब्ल्यू से आय को शामिल किया है जिसे मौजूदा लची पर अनुमानित किया गया है। पत्तन द्वारा दाखिल किए गए पृथक प्रस्ताव में इसने मौजूदा प्रतिशत वसूली प्रणाली को टनभार आधार में बदलने का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने आरसीएचडब्ल्यू से आय की विस्तृत गणना प्रस्तावित दर पर भेजी है। पत्तन द्वारा पृथक प्रस्ताव में प्रस्तावित दर पर अनुमानित आरसीएचडब्ल्यू लेवी से आय सशोधित लौह अयस्क यातायात के सदर्थ में सशोधित की गई है। इसके अलावा एचएमसी द्वारा प्रहस्तित लौह अयस्क, कोयला कोक चूनापत्थर जैसी कुछ कार्गो मदों के लिए आरसीएचडब्ल्यू से लेबर की तैनाती के लिए प्रस्तावित दर उस प्रस्ताव में सही किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। इस प्रकार, वर्ष 2012-13 में ₹ 2069.94 लाख वर्ष 2013-14 में ₹ 2218.61 लाख और वर्ष 2014-15 में ₹ 2586.75 लाख पर अनुमानित प्रस्तावित प्रति टन दर से आरसीएचडब्ल्यू से सशोधित आय पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है। वर्ष 2011-12 के लिए मौजूदा लची अर्थात् ₹ 2198.38 लाख पर आरसीएचडब्ल्यू प्रस्ताव में अनुमानित सशोधित आय आरसीएचडब्ल्यू प्रस्ताव में यथा अनुमानित सुविचारित की गई है जिसमें लौह अयस्क यातायात में कटौती के प्रभाव और मजदूरी तथा लेवी आय में 3 प्रतिशत की बजाय 6 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि पर विचार किया गया है।

उपर्युक्त सशोधन के अधीन कुल कार्गो सबधित आय वर्ष 2011-12 के लिए ₹ 24368.67 लाख वर्ष 2012-13 में ₹ 25850.56 लाख वर्ष 2013-14 में ₹ 28649.82 लाख और वर्ष 2014-15 में ₹ 32030.31 लाख अनुमानित की गई है।



- (ख). अनुमानित पोत सबधित आय के संबंध में प्रतिवर्ष प्रहस्तित किए जाने वाले एक लाख टन लौह अयस्क के लिए ऐसे पोतों से राजस्व को शामिल करते हुए एनएमपीटी द्वारा प्रतिवेदित लौह अयस्क पोतों से कम किए गए राजस्व के सदर्थ में यह सशोधन किया गया है।

एनएमपीटी द्वारा दाखिल किए सशोधित प्रस्ताव में यह देखा गया है कि वर्ष 2011-12 और 2014-15 के लिए पोत सबधित आय विदेशगामी पोतों से अर्जित डॉलर मूल्यवर्गित पोत सबधित प्रभारों के सदर्थ में 1 अमेरिकी डॉलर - ₹0 45.82 की विनिमय दर पर अनुमानित किया गया है। विदेशगामी पोत और तटीय पोत से पोत सबधित अर्जनों का ब्रेकअप एनएमपीटी द्वारा भजा गया है। विदेशगामी पोतों के सदर्थ में पोत सबधित आय विनिमय दर के वर्तमान उच्च स्तर पर ही केवल विश्वास किए जाने की बजाय नवम्बर 2011 तक अप्रैल 2011 अवधि के लिए प्राप्त औसत विनिमय दर 1 अमेरिकी डॉलर - ₹0 46.42 है।

जब लागत विवरण में इस प्रशुल्क चक्र में बीओटी आधार पर पीपीपी परिचालकों को पत्तन द्वारा किए गए अथवा किए जाने वाले भूखंडों के आयटनों से पूर्वानुमानित आय पर विचार करने की सलाह दी गई थी तो पत्तन ने स्पष्ट किया था कि पीपीपी मोड के अधीन परियोजनाओं के मामले में भूखंडों के आर्बेटन का मुद्दा मौजूदा प्रशुल्क चक्र के बाद ही होगा और इसलिए नई पीपीपी परियोजनाओं से किसी आय का अनुमान नहीं लगाया गया है। पत्तन ने पोत सबधित प्रभारों मार्शलिंग यार्ड एवं बीओटी परिचालक (एपीसीएल) के लेखा पर पट्टा किराये से आय का अनुमान लगाया है। परन्तु पत्तन ने लागत विवरण में बीओटी परिचालक से इन आय को नहीं लिया है जबकि ये राजस्व पत्तन को मिलेगा। अतः एनएमपीटी द्वारा प्रेषित इस लेखा पर अनुमानित आय प्रासंगिक लागत विवरण में डाली गई है परन्तु हमारे विश्लेषण में पांच नहीनों के लिए वर्ष 2011-12 के पूर्ण वर्ष के लिए एनएमपीटी द्वारा अनुमानित वर्ष 2011-12 के लिए पोत तथा मार्शलिंग यार्ड से आय सशोधित किए जाने के अधीन क्योंकि परिचालक ने परिचालनों के नवम्बर 2011 तक ही शुरू होना बताया है।

उपर्युक्त स्पष्ट किए गए सशोधनों के अधीन पोत सबधित आय वर्ष 2011-12 के लिए ₹0 6859.65 लाख वर्ष 2012-13 में ₹0 7882.05 लाख वर्ष 2013-14 में ₹0 8740.84 लाख और वर्ष 2014-15 में ₹0 9805.59 लाख अनुमानित किया गया है।

- (ix) प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 262 के अनुसार विभिन्न सेवाओं के लिए मैनिंग मान/डेटम विभिन्न निपटानों के आधार पर पत्तन द्वारा अनुसरित स्तरों पर परिगणित किया जाना है। यह भी कहा गया है कि परिचालन में पौद्योगिकी बदलावों के साथ, जरूरी कानूनी कार्यवाही के बाद पत्तन को समय तथा मोशन अध्ययन और तदनुसार मैनिंग मान/डेटम का नियमित रूप से समायोजन करना होगा। 2006 का राष्ट्रीय अधिकरण निर्णय पत्तन द्वारा कार्यान्वयन के लिए मैनिंग मानों पर अधिसूचित किया गया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि सशोधित मैनिंग मान इसके पत्तन में 12 अगस्त 2009 से कार्यान्वित किया गया है और इसका प्रभाव पजीकृत कार्गो प्रहस्तन लेबर रिंग (आरसीएचडब्ल्यू) से कामगारों की तैनाती के लिए टनभार आधार पर वसूली के निर्धारण के लिए अपने प्रस्ताव में लिया है जिसपर चालक से कार्यवाही की जा रही है। डेटम की समीक्षा के संबंध में पत्तन ने कहा है कि मौजूदा करारों तथा अन्य लेबर मुद्दों से जुड़ी समस्याओं की वजह से इराम कुछ और समय लगेगा। इसने स्पष्ट किया है कि इस मामले में पत्तन उपयोक्ताओं के साथ चर्चा की जा रही है और इस मामले को देखा जा रहा है। पत्तन ने कहा है कि डेटम का सशोधन नहीं किए जाने से आरसीएचडब्ल्यू के लिए प्रस्तावित प्राप्ति टन दरों पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि प्रोत्साहन इसका भाग नहीं है। यह प्राधिकरण पत्तन का यह सलाह देना चाहेगा कि मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 262 में तथा विनिर्दिष्ट डेटम का सशोधन करण की कार्यवाई तत्काल की जाए।

- (x) मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 271 विनिर्दिष्ट करता है कि कम्पनी एक्ट के अनुसार अग्रीकृत जीवनकाल प्रतिमानों का अनुसरण करते हुए स्ट्रेट लाइन पद्धति के मूल्यहास के प्रयोजन के लिए पत्तन न्यासा में अनुमत होगा। विशिष्ट प्रश्न किए जाने पर एनएमपीटी ने स्पष्ट किया है कि मूल्यहास लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में यथा लेखांकित अग्रीकृत किया गया है जाकि भारत सरकार द्वारा निर्धारित नियमों और विनियमों के अनुसार है। तदनुसार, मूल्यहास सरकार द्वारा निर्धारित जीवनकाल प्रतिमानों को अग्रीकृत करते हुए स्ट्रेट लाइन पद्धति पर परिकलित किया गया है। जब पत्तन द्वारा भेजे गए मूल्यहास के अनुमानों पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है एनएमपीटी को सलाह दी जाती है कि अपने प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानों का पालन किया जाए। चूंकि कंपिटल परिमपत्ति में सर्वधनों को सशोधित किया गया है जैसाकि इस विश्लेषण के बाद वाले भाग में स्पष्ट किया गया है इसलिए मूल्यहास अनुमान मकल प्रखंड में किए गए बदलावों के अनुसार सशोधित किया गया है।

संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 251 अपेक्षा करता है कि महापत्तनो/टर्मिनल परिचालकों के व्यय अनुमान भारत सरकार द्वारा सभी घटकों के लिए यथा घोषित थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के मौजूदा संचलन के संदर्भ में मूल्य उतार-चढ़ावों के लिए समायोजित यातायात के अनुसार होने चाहिए।

पत्तन ने कहा है कि प्रथम वर्ष अर्थात् 2012-13 के लिए वेतन और मजदूरी के लिए व्यय अनुमान में अनुवर्ती वर्षों के लिए 6 प्रतिशत और 3 प्रतिशत तक वृद्धि की गई है। व्यय की अन्य मदों के लिए, वृद्धि 5 प्रतिशत वार्षिक है। एनएमपीटी द्वारा दाखिल किए गए लागत विवरण का विश्लेषण दर्शाता है कि कुल परिचालन व्यय और प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय (गल्यह्रास अतिरिक्त) पिछले वित्तीय वर्ष 2010-11 में प्रतिवेदित ₹ 16638.49 लाख के वास्तविक व्यय के विपरीत वर्ष 2011-12 के लिए ₹ 21143.30 लाख अनुमानित किया गया है। वर्ष 2011-12 के लिए व्यय में अनुमानित वृद्धि जो भविष्य वर्षों के व्यय का अनुमान लगाने के लिए आधार माना गया है पिछले वर्ष में प्रतिवेदित वास्तविकताओं से 27.07 प्रतिशत ज्यादा है। अनुवर्ती वर्ष 2012-13 के लिए, कुल व्यय पिछले वर्षों के अनुमानों की अपेक्षा 17.5 प्रतिशत की कटौतों दर्शाता है और वर्ष 2013-14 और 2014-15 के लिए, कुल व्यय में वृद्धि तत्संबंधी पिछले वर्षों के अनुमानों में 5.47 प्रतिशत और 4.13 प्रतिशत होगी।

- (xi). इस प्राधिकरण ने एनएमपीटी सहित सभी महापत्तन न्यास और निजी टर्मिनल को हमारे पत्र सं. एनएमपी/27/2003-विविध दिनांक 11 जुलाई 2011 द्वारा यथा संप्रसारित वित्तीय वर्ष 2011-12 में निर्णय लिए जाने वाले महापत्तनो और निजी टर्मिनलों के सभी प्रशुल्क मामलों में व्यय अनुमानों के लिए 10 प्रतिशत का वृद्धि कारक स्वीकृत करने का निर्णय लिया था। तदनुसार, एनएमपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान तत्संबंधी पिछले वर्षों के वास्तविकताओं/अनुमानों के लिए वर्ष 2011-12 से 2014-15 के प्रत्येक वर्ष के लिए 6 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं।

संशोधित लागत विवरण दाखिल करने के बाद एनएमपीटी ने अपने प्रस्ताव के संदर्भ में औचित्य निवेदन किए थे जिसमें उसने यह कहा है कि पत्तन द्वारा प्रेषित अनुमान 1 जनवरी 2012 से तृतीय और चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों के लिए मजदूरी संशोधन के प्रभाव पर विचार नहीं किया गया है। इससे वर्ष 2011-12 में अनुमानित मजदूरी लागत के 15 प्रतिशत पर मजदूरी संशोधन का प्रभाव पर विचार करने का अनुरोध किया है और वर्ष 2012-13 के लिए ₹ 1216.81 लाख का प्रभाव भेजा है। अनुवर्ती वर्षों के लिए, 6 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि का अनुमान लगाया गया है। पूर्व पत्तन न्यास (एनबीपीटी) द्वारा हाल ही में दाखिल किए गए प्रस्ताव में तृतीय और चतुर्थ श्रेणी के लिए जनवरी 2012 से देय मजदूरी संशोधन का प्रभाव 15 प्रतिशत पर सुविचारित किया गया है। यह पूर्ववर्ती मजदूरी संशोधन के संदर्भ में महापत्तन न्यास कर्तव्य अन्य सामान्य संशोधन मामलों में अनुमत मजदूरी संशोधन प्रभाव के अनुसार भी है। पिछले वर्ष 2011-12 के मजदूरी लागत अनुमानों के 15 प्रतिशत पर एनएमपीटी द्वारा अनुमानित मजदूरी संशोधन का प्रभाव 2012-13 अवधि के लिए अनुमानित परिचालन व्यय तथा प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्ययों में लिया गया है। अनुवर्ती वर्षों 2013-14 और 2014-15 के लिए, इस लागत में 6 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि पर विचार किया गया है जैसाकि एनएमपीटी द्वारा अनुमान लगाया गया है।

- (xii). एनएमपीटी द्वारा ब्याज आय के अलावा सुविचारित वित्त एवं विविध आय (एफएमआई) वर्ष 2010-11 के लिए सुविचारित ₹ 1692.55 लाख के वास्तविक एफएमआई के विपरीत 2011-12 में ₹ 765 लाख, वर्ष 2012-13 के लिए ₹ 743 लाख और वर्ष 2013-14 तथा 2014-15 के प्रत्येक वर्ष में ₹ 506 लाख है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि एफएमआई के अनुमान वर्ष 2011-12 के संशोधित बजट अनुमानों के अनुसार है। एनएमपीटी द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के मददेनजर एनएमपीटी द्वारा भेजे गए अनुमानों पर विश्वास और विचार किया गया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि वर्ष 2013-14 और 2014-15 के दौरान एफएमआई गिरावट दर्शाता है क्योंकि यह एचएसएमसा स लाइसेंस शुल्क में कटौती का अनुमान लगाया गया है एक बार जब एचएमसी का मौजूदा करार समाप्त हो जाता है। नया करार पीपीपी मॉडल का अनुसरण करने के लिए प्रस्तावित किया गया है और यह इस राजस्व में कटौती का अनुमान लगाता है। पूर्व अवधि के विश्लेषण में यथा स्पष्ट, लाइसेंस शुल्क जिसे पत्तन ने भी स्वीकार किया है रॉयल्टी को एस्को खाते में यथा अंतरित माना गया है। उपर्युक्त संशोधन के अधीन लागत विवरण में सुविचारित एफएमआई वर्ष 2011-12 में ₹ 315 लाख वर्ष 2012-13 के लिए ₹ 395 लाख और वर्ष 2013-14 तथा 2014-15 के प्रत्येक वर्ष में ₹ 250 लाख है।

- (xiii). वर्ष 2011-12 के लिए वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई) पिछले वर्ष 2010-11 के लिए सुविचारित ₹ 5662.94 लाख के विपरीत एनएमपीटी ने वर्ष 2011-12 के लिए ₹ 5895 लाख का अनुमान लगाया है। अनुवर्ती तीन वर्षों के लिए, पत्तन ने इस लागत मद में बिना किसी वार्षिक वृद्धि पर विचार किए एकसमान रूप से ₹ 4095 लाख एफएमई का अनुमान लगाया है। एनएमपीटी द्वारा भेजे गए अनुमानों पर विश्वास किया गया है और इस शर्त के साथ विचार किया गया है कि तृतीय और चतुर्थ श्रेणी के अधिकारियों के लिए 1 जनवरी 2012 से देय मजदूरी संशोधन का प्रभाव को एनएमपीटी द्वारा यथा उल्लिखित मजदूरी संशोधन प्रभाव के 27 प्रतिशत और 8.33 प्रतिशत पर पत्र निधि में अंशदान पर लेना होगा।

उपयुक्त विश्लेषण के आधार पर, हमारे द्वारा सुविचारित सशोधित एफएमई वर्ष 2012-13 से 2014-15 में क्रमशः रु 4524.90 लाख, रु 4550.69 लाख और रु 4578.04 लाख है।

- (xiv). इसने स्पष्ट किया है कि कार्गो और रेलवे साइडिंग के अन्दर और बाहर रेलवे रैको की आवाजाही सहित रेलवे प्रहस्तन उपयोक्ताओं के अनुरोध और लागत पर रेलवे द्वारा उपलब्ध करवाया जाता है। पत्तन इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित और वहां पर उपलब्ध करवाई गई पत्तन अवसरचना सुविधाओं के अपने मौजूदा दरमान में निर्धारित मार्शलिंग यार्ड प्रभार वसूल करता है जोकि रेलवे गतिविधि से संबंधित लागत विवरण में लिया माना गया है। ऐसी स्थिति में रेलवे गतिविधि (अर्थात् मार्शलिंग यार्ड) से संबंधित लागत स्थिति पर पत्तन की समग्र लागत स्थिति के आधार पर प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय विचार किया गया है।
- (xv) (क) एनएमपीटी ने परिसंपत्तियों के अपने सकल प्रखंड में वर्ष 2011-12 में रु 46 करोड़, वर्ष 2012-13 में रु 60 करोड़ वर्ष 2013-14 में रु 40 करोड़ और वर्ष 2014-15 में रु 78 करोड़ सवर्धनों का प्रस्ताव किया है।
- (ख) पत्तन से उसके प्रस्ताव में परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में प्रस्तावित सवर्धनों की वर्तमान स्थिति दर्शाने का अनुरोध किया गया था। एनएमपीटी ने स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित सवर्धन वर्ष 2011-12 के बजट अनुमानों में योजना/गैर-योजना व्यय के अनुसार हैं। वर्ष 2011-12 के दौरान प्रस्तावित सकल प्रखंड में सवर्धनों पर एनएमपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित विश्वास और स्वीकार किया गया है।
- (ग) वर्ष 2012-13 में प्रस्तावित रु 60 करोड़ में से रु 55 करोड़ का प्रमुख निवेश जेट्टी स 13 अर्थात् पीओएल बर्थ के निर्माण से संबंधित है। पत्तन ने प्रस्तावित निवेश के लेखा पर वर्ष 2012-13 में 7.8 मिलियन टन तक वृद्धि के लिए क्षमता सवर्धनों का अनुमान लगाया है और पीओएल के यातायात में वर्ष 2012-13 में 2.8 मिलियन टन तक वृद्धि किए जाने का अनुमान भी लगाया गया है। चूंकि जेट्टी स 13 पर प्रस्तावित निवेश का प्रभाव दानो क्षमता में लिया गया है और यातायात, प्रस्तावित निवेश एनएमपीटी द्वारा यथा अनुमानित सुविचारित किया गया है।
- (घ). वर्ष 2013-14 और 2014-15 में अनुमानित पूंजी लागत सवर्धनों के सदर्भ में प्रस्तावित प्रमुख निवेश वर्ष 2013-14 और 2014-15 में क्रमशः रु 30 करोड़ और रु 50 करोड़ पर अनुमानित पश्चिमी गोदी पर नए बर्थ के निर्माण से संबंधित है। एनएमपीटी ने दर्शाया है कि इस परियोजना पर कोई कार्रवाई शुरू नहीं हो सगी है क्योंकि सरकार ने प्रस्तावित निवेश को अनुमोदित नहीं लिया है। चूंकि सरकार ने प्रस्तावित परियोजना को अनुमोदित नहीं किया है इसलिए उक्त दो वर्षों में पश्चिमी गोदी के निर्माण के लिए सकल प्रखंड में प्रस्तावित सवर्धन मौजूदा प्रशुल्क चक्र में सुविचारित नहीं किए गए हैं। परिणामस्वरूप मूल्यहास की गणना भी उपयुक्त सशोधित की गई है, यदि प्रस्तावित निवेश होता है और इस चक्र में शुरू हो जाता है तो एनएमपीटी का उपयुक्त प्रशुल्क प्रस्ताव के साथ आने की अनुमति है।
- (ङ) जैसाकि पहले बताया गया है प्रशुल्क दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट के अनुसार पत्तन एस्को खाते से निर्धारित किए जाने के लिए हमारे विश्लेषण में सुविचारित परिसंपत्तियां पर प्रतिलाभ का दावा करने के लिए तैयार नहीं है। एस्को खाते से उपयोग किए जाने के लिए प्रस्तावित निवल अचल परिसंपत्तियां अलग दर्शाई गई हैं क्योंकि नियोजित पूंजी से अलग है और प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार प्रतिलाभ स्वीकृत किए जाने के लिए विचार नहीं किया गया है।
- (च) प्रतिलाभ स्वीकृत करने के प्रयाजन के लिए लागत विवरण में हमारे द्वारा सुविचारित नियोजित पूंजी अनुमानन के बारे में स्थिति निम्नलिखित तालिका में दी गई है -

(रु लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	2011-12 (अनुमान)	2012-13 (अनुमान)	2013-14 (अनुमान)	2014-15 (अनुमान)
क	वर्ष के अंत में नियोजित पूंजी	59185.78	62837.46	61670.14	62280.12
ख	एस्को खाते से उपयोग				
(i)	वर्ष के दौरान एस्को खाते से निर्धारित किए जाने के लिए सुविचारित परिसंपत्तियां	163.40	222.68	260.16	343.23
(ii)	एस्को खाते से संचयी उपयोग	163.40	386.28	648.44	969.67

(iii)	वर्ष के दौरान मूल्यहास (3.34%)	5 46	12 90	21 59	33 05
(iv)	सचयी मूल्यहास	5 46	18 36	39 95	73 01
(v)	एस्को खाते से निधिधित परिसंपत्तियों का रिटर्न डाउन मूल्य (iii) - (iv)	157 94	367 92	606 49	916 66
ग.	प्रतिलाभ के लिए पात्र नियोजित पूजी शेष [क-ख (v)]	59027 82	62469 54	61063 65	61363 45

(घ). एनएमपीटी द्वारा अनुमानित कार्य पूजी प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 299 के अधीन निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार नहीं पाई गई है। अतः विविध देनदारियों और रोकड़ शेष के अनुमान प्रशुल्क दिशानिर्देशों में प्रासंगिक खंड के अनुसार सशोधित किए गए हैं। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए और वर्ष 2010-11 में प्रतिवेदित वास्तविक मौजूदा देयता को ध्यान में रखते हुए मौजूदा परिसंपत्तियों का अनुमानन, एनएमपीटी की कार्य पूजी नकारात्मक हो गई है। परिणामस्वरूप कार्य पूजी शून्य मानी गई है। इस प्रकार सशोधित निवल अचल परिसंपत्तियां नियोजित पूजी रूप में मानी गई हैं।

(ज). पत्तन ने व्यवसाय परिसंपत्तियां और व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों का ब्रेकअप भेजा है। यह अनुमान लगाया गया है कि पत्तन ने व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों के रूप में परिसंपत्तियों के वर्गीकरण के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 297 और 298 में निर्धारित प्रावधान का अनुसरण किया है। एनएमपीटी द्वारा परिसंपत्तियों के दो श्रेणियों में बटवारे पर विश्वास किया गया है। नियोजित पूजी के अनुमानन में सशोधन के परिणामस्वरूप दो श्रेणियों में परिसंपत्तियों का वर्गीकरण भी पत्तन द्वारा अनुसरित अनुपात बनाए रखने के लिए सशोधित किया गया है।

(xvi). 31 मार्च 2011 को पत्तन की अभिकल्पित क्षमता पत्तन द्वारा 442 लाख टन निर्धारित की गई है और वर्ष 2011-12 के लिए समान स्तर पर व्यवस्थित की गई है। वर्ष 2012-13 से 2013-14 के लिए अभिकल्पित क्षमता 520 लाख टन प्रतिवर्ष पर निर्धारित किया गया है। क्षमता में अनुमानित वृद्धि वर्ष 2012-13 में पीओएल बर्थ (जेट्टी स 13) के निर्माण की वजह से प्रस्तावित संदर्भों के मददेनजर है। विश्लेषण में सुविचारित खातायात पूर्वानुमान और पत्तन द्वारा निर्धारित अभिकल्पित क्षमता के आधार पर पत्तन की क्षमता उपयोगिता तदनुकूपी अवधि के लिए क्रमशः 74.19 प्रतिशत, 67.12 प्रतिशत, 74.81 प्रतिशत और 83.75 प्रतिशत है।

पत्तन ने वर्ष 2011-12 से 2014-15 के लिए व्यवसाय परिसंपत्तियों पर 16 प्रतिशत और व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों पर 6.35 प्रतिशत की दर से नियाजित पूजी पर प्रतिनाभ परिकल्पित किया है। तथापि 16 प्रतिशत का प्रतिलाभ केआईओसीएल परिसंपत्तियों के अलावा सभी वर्षों के लिए सशोधित व्यवसाय परिसंपत्तियों पर ही स्वीकार्य है। केआईओसीएल परिसंपत्तियों के मामले में रु० 241.80 लाख का एकसमान आरओसीई केआईओसीएल के लिए घाटशुल्क दर की गणना के लिए निर्धारित सहमत सून के अनुसार स्वीकार किया गया है। जैसाकि पहले बताया गया है जेट्टी स 10 और 11 से संबंधित ऋण 15 अक्टूबर 2009 और 31 मार्च 2011 को भुगतान कर दिया गया है। इसलिए मौजूदा प्रशुल्क सशोधन के दौरान परिसंपत्तियां एनएमपीटी परिसंपत्तियों के उपावर मानी गई हैं और एनएमपीटी द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार व्यवसाय परिसंपत्तियों पर 16 प्रतिशत का आरओसीई की हकदारी स्वीकृत की गई है। वर्ष 2011-12 में प्रशुल्क मामला पर कार्यवाही करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत प्रतिलाभ की अद्यतन जोखिम मुक्त दर 8.2 प्रतिशत है जिसे वर्ष 2011-12 से 2014-15 के लिए सशोधित व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों पर प्रतिलाभ परिकल्पित करने के लिए सुविचारित किया गया है।

(xvii). इस प्राधिकरण का सदैव यह मानना रहा है कि पत्तन संपदा का सर्वात्म्य और व्यावसायिक दहन होना चाहिए ताकि संपदा राजस्व पत्तन की प्रमुख कार्यप्रणाली का सहयोग कर सकें। प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 211.5 भी अन्य पत्तन परिचालनों में घाटे को समायोजित करने के लिए उपयोग की जाने वाली संपदा गतिविधि के अधिशेष को अनुमति देता है। मौजूदा प्रशुल्क सशोधन कार्यवाही में, संपदा गतिविधि पत्तन द्वारा प्रभारित मौजूदा प्रशुल्क पर अधिशेष स्थिति दर्शाती है। मौजूदा दरों पर एनएमपीटी द्वारा अनुमानित राजस्व पर संपदा गतिविधि में निर्धारित अधिशेष मौजूदा प्रशुल्क चक्र में पत्तन का अंतिम प्रशुल्क निर्धारित करते समय सुविचारित किया गया है।

(xviii). जैसाकि पहले बताया गया है पत्तन को कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन उप-गतिविधि-एए लागत विवरण निर्धारित प्रारूप में दाखिल करने की सलाह दी गई थी। पत्तन ने यह उद्धारित करते हुए कार्गो की केवल दो मदों अर्थात् केआईओसीएल द्वारा लोह अयस्क और पीओएल के लागत विवरण दाखिल किए हैं कि कोई अन्य कार्गो वैयक्तिक रूप से एनएमपीटी द्वारा प्रहस्तित कुल यातायात के 10 प्रतिशत से अधिक नहीं होता है।

केआईओसीएल द्वारा लोह अथस्क की घाटशुल्क गणना पृथक कार्यपद्धति द्वारा शासित होती है और इसलिए केआईओसीएल के लिए एनएमपीटी द्वारा दाखिल किया गया उप-गतिविधि वार लागत विवरण मौजूदा कार्यवाही में पूर्णतः प्रासंगिक नहीं है। पत्तन ने केआईओसीएल मामले में लागू सहमत कार्यपद्धति के अनुसार अनुमानित घाटशुल्क दर गणना करते हुए पृथक लागत विवरण भेजा है। उक्त विवरण में वर्ष 2011-12 से 2014-15 के लिए केआईओसीएल को आवंटित लागत के अनुमान तत्संबंधी पिछले वर्षों में सुविचारित वास्तविकताओं में 6 प्रतिशत वृद्धि लागू करते हुए निर्धारित किए गए हैं जोकि लागत मंदों का अनुमान लगाने के लिए इस विश्लेषण में हमारे द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार है। यह देखा गया है कि एनएमपीटी द्वारा प्रेषित गणना में केआईओसीएल के लिए प्रक्षेपित थ्रुपुट के लिए अनुमानित आय उस स्तर पर है जो सहमत सूत्र के अनुसार अपने मामले में 6 प्रतिशत के स्वीकार्य प्रतिलाभ और स्वीकार्य लागत वसूल की जा सक। स्वीकार्य लागत से अधिक कोई अधिशेष नहीं होगा और प्रतिलाभ इसकी गणना के अनुसार है।

एमआरपीएल के संबंध में एमओयू में कहा गया है कि एक बार निधियों का पुनर्भुगतान किया गया है एनएमपीटी एमआरपीएल से सामान्य घाटशुल्क प्रभार वसूल करने के लिए सहमत है और यह पक्षों के बीच परस्पर सहमति से होगा और भारत सरकार के अनुमोदन के अधीन होगा। दोनों जेटटी स 10 और 11 के लिए लिया गया ऋण भुगतान किया जा चुका है और इसलिए मौजूदा सहायन के लिए एमआरपीएल द्वारा प्रहस्तित कच्चे तेल और पीओएल के लिए घाटशुल्क दर पत्तन द्वारा दर के निर्धारण के लिए प्रहस्तित पीओएल कार्गो के वगबर माना जाएगा। पत्तन ने पीओएल स आय का अनुमान लगाने के लिए वर्तमान दरमानों के अनुसार रु 70 प्रति टन की घाटशुल्क दर लागू की है। एनएमपीटी को पहले यह बताया गया था कि उस दरमान में निर्धारित रु 70 प्रति टन की मौजूदा घाटशुल्क दर लागत आधारित दर नहीं है क्योंकि एमआरपीएल द्वारा प्रहस्तित स इतर पीओएल की मात्रा इस सदर्थ प्रहस्तित नहीं थी/अप्रासंगिक थी पीओएल के लिए पृथक लागत विवरण पर जाए दिया गया था। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि कार्गो प्रहस्तन व्यय घाट नवाई अनुपात/जीआरटी अनुपात लागू अनुपात के आधार पर पीओएल में आवंटित किया गया है। एनएमपीटी द्वारा प्रहस्तित किया गया लागत विवरण जान है कि पत्तन ने पीओएल प्रहस्तन गतिविधि के लिए अनुक्षण निकर्षण लागत भी आवंटित की है। निकर्षण के लागत इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रारूप के अनुसार निकर्षण सिस्टम की मात्रा के आधार पर पत्तन देखा आता है। किराये के बीच आवंटित किया जाना है। एनएमपीटी ने स्पष्ट किया है कि चूंकि गहन दुबाव वाले वर्ष पत्तन केआईओसीएल के लिए है तब मार्गों और एक सामान्य कार्गो वर्ष जिनपर निकर्षण पर अधिकतम व्यय होता है निकर्षण लागत पीओएल गतिविधि में आवंटित की गई है।

यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि एमओयू द्वारा पंक्तित्व दिशेष व्यवस्था द्वारा एमआरपीएल कार्गो के मामले में घाटशुल्क निर्धारित किए जाने के समय भी इस प्राधिकरण ने कार्गो आर पात संबंधित गतिविधियां जाना पर विचार करने और घाट आकड़ों को एमआरपीएल द्वारा दत्त घाटशुल्क के रूप में जान का निर्णय किया गया था। एमआरपीएल के लिए समर्पित जेटटी स 10 के लिए घाटशुल्क निर्धारित करने के सदर्थ में इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश स एमएफ/एनएमपीटी/56/97-टीएनएमपी दिनांक 19 जुलाई 2000 में यह बताया गया था कि पत्तन द्वारा प्रोद्भूत निकर्षण लागत पर्याप्त है और अतिरिक्त निकर्षण मुख्यतः एमआरपीएल जेटटी के लिए किया गया है और इसलिए एमआरपीएल का निकर्षण की लागत वहन करनी होगी। वर्ष 1996-07 से 2001-02 के लिए घाटशुल्क दर निर्धारित करते समय यह दृष्टिकोण अपनाया गया था। एनएमपीटी के दरमान में निर्धारित किए गए पोत संबंधित प्रभार समान है और पोत की पत्येक श्रेणी के सदर्थ में नहीं है। एपी स्थिति में यदि एमओयू अधि के बाद सम्पूर्ण निकर्षण लागत जोकि मुख्यतः पीओएल पातों पर प्रोद्भूत हुई है जा यातायात का लगभग 60 प्रतिशत होता है पूरी तरह से पोत संबंधित गतिविधि के अधीन सुविचारित की जानी है पाता की अन्य श्रेणियां पर अनावश्यक बोझ पड़गा जो गहरे दुबाव के लाभार्थी नहीं भी हो सकते। समान कारणों स कार्गो पत्ता न्यास के मामले में उसके पूर्ववर्ती प्रशुल्क सहायन मामले के दौरान भी अनुक्षण निकर्षण लागत पीओएल गतिविधि का आवंटित किए जाने की अनुमति दी गई थी क्योंकि अनुक्षण निकर्षण मुख्यतः तेल टैंकर पोता के लिए था। ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति के मददेनजर पीओएल प्रहस्तन के लिए अनुक्षण निकर्षण लागत का आवंटन हिस्सा के लिए एनएमपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण को स्वीकृत किए जाने की जरूरत है।

उपर्युक्त स्थिति के बावजूद पीओएल गतिविधि के लिए एनएमपीटी द्वारा दाखिल किए गए लागत विवरण की जांच करने पर, यह देखा गया है कि पत्तन की समग्र परिचालन लागत का लगभग 40 से 45 प्रतिशत पीओएल प्रहस्तन गतिविधि में आवंटित किया गया प्रतीत होता है। यह विदित है कि कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन जो गई आरसीएचडब्ल्यू गतिविधि से संबंधित व्यय भी पीओएल गतिविधि में आवंटित किए गए हैं। इसका अभाव वेतन, प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय आदि स संबंधित पीओएल गतिविधि में आवंटित लागत पीओएल प्रहस्तन गतिविधि से संबंधित प्रहस्तन की प्रासंगिक लागत आर निवेश के सदर्थ में प्रतीत नहीं होता है। वर्ष 2012-13 स अतिरिक्त जेटटी स 13 (पीओएल बर्थ) को भी जोड़ने का प्रस्ताव किया गया है। पत्तन ने सामान्य विवरण का छोड़कर पीओएल गतिविधि के लिए लागत मंदा के आवंटन के आधार की कोई विस्तृत गणना नहीं भजी है कि

इसे बर्थ लबाई/प्रहरित यातायात/जेटटी लबाई के अनुपात में आवंटित किया गया है। इस गतिविधि के लिए लागत मद के आवंटन की विस्तृत गणना के अभाव में, यह संभव नहीं होगा कि पत्तन का विवरण सशोधित किया जाए तथापि, प्रायः अस्थिरताओं को दूर करने के लिए एनएमपीटी द्वारा दाखिल पीओएल गतिविधि से संबंधित लागत विवरण में निम्नलिखित सशोधन किए गए हैं—

- (क). फार्म 2क में पीओएल यातायात में अमेल और वर्ष 2011-12 में पीओएल गतिविधि सही की गई है और टीएएमपी द्वारा सुविचारित 195.50 लाख की बजाय 197.45 लाख टन पर विचार किया है।
- (ख). वर्ष 2011-12 के लिए, पीओएल गतिविधि से आय एलपीजी कार्गो से आय में शामिल की गई प्रतीत होती है जबकि यातायात केवल पीओएल के सदर्थ में है। अनुमानित आय को शोधित पीओएल यातायात के सदर्थ में सही किया गया है।
- (ग). वर्ष 2011-12 से 2014-15 के लिए पत्तन द्वारा अनुमानित वेतन लागत पीओएल गतिविधि के लिए व्यय के आवंटन के किसी आधार/गणना से समर्थित नहीं है। पूर्व अवधि के लिए एमआरपीएल हेतु पत्तन द्वारा भेजी गई घाटशुल्क गणना दर्शाती है कि यातायात विभाग के व्यय (जिसमें वेतन लागत शामिल होगी) को घाटशुल्क दर निर्धारित करते समय एमआरपीएल कार्गो में आवंटित किया गया है। हालांकि पीओएल के लिए वेतन लागत व आवंटन की पत्तन जिम्मेदारी द्वारा उपलब्ध करवाई गई किसी विस्तृत गणना के अभाव में जांच नहीं की जा सकती। मौजूदा कार्यवाही में, पत्तन द्वारा यथा अनुमानित वेतन लागत पर विचार किया गया है। तथापि, विश्लेषण के बाद वाले हिस्से में देखा जा सकता है कि हालांकि पीओएल गतिविधि के लिए अलग लागत विवरण तैयार किया गया है, पीओएल गतिविधि के लिए लागत मदों के आवंटन में देखे गए अंतरालों के मद्देनजर, सभी कार्गो मदों में एकसमान प्रशुल्क कटौती समग्र अधिशेष स्थिति के आधार पर की गई है और पोत संबंधित गतिविधि में घाटे को पूरा करने के बाद पीओएल गतिविधि में दर्शाई गई अधिशेष की सीमा तक नहीं है।
- (घ). प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों, एफएमआई, एफएमई, नियोजित पूजी आदि के अनुमानन में किए गए सशोधन पत्तन द्वारा अनुसरित आवंटन के अनुपात को बनाए रखते हुए कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से पीओएल प्रहस्तन गतिविधि में आवंटित किए गए हैं।

उपर्युक्त सशोधनों के अधीन पीओएल गतिविधि द्वारा दर्शाई गई लागत स्थिति अनुवर्ती अनुच्छेद में दी गई है। यह देखा जाए कि अनुमान पूरी तरह से तदर्थ हैं क्योंकि इस गतिविधि में लागत के आवंटन की विस्तृत गणना उपलब्ध नहीं करवाई गई है। एनएमपीटी को सलाह दी जाती है कि अगली प्रशुल्क समीक्षा के समय वैज्ञानिक और आनुपातिक आधार पर पीओएल से संबंधित कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन उप-गतिविधि-वार लागत विवरण दाखिल किए जाए।

- (XIX) वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए एनएमपीटी द्वारा दाखिल किए गए पीओएल गतिविधि हेतु समेकित लागत विवरण और मुख्य गतिविधि-वार लागत विवरण और लागत विवरण सशोधित किए गए हैं, जैसा कि पहले स्पष्ट किया गया है। सशोधित लागत विवरण अनुलग्नक - I (क) से (घ) रूप में सलग्न किए गए हैं। मौजूदा प्रशुल्क पर वित्तीय/लागत विवरणों द्वारा प्रकट परिणामों की सारबद्ध स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है—

विवरण	परिचालन आय (₹0 लाखों में)				निवल अधिशेष(+)/घाटा (-) (₹0 लाखों में)				निवल अधिशेष(+)/घाटा (-) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में			औसत अधिशेष/ घाटा %
	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13 से 2014-15 के लिए जोड़	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13 से 2014-15 के लिए जोड़	2012-13	2013-14	2014-15	
(i) समग्र पत्तन	38305.14	42055.96	46596.39	126957.51	3500.38	6280.54	9488.47	19269.39	9.14%	14.93%	20.36%	15.2%
(ii) कार्गो प्रहस्तन — पीओएल	25850.58	28649.82	32030.31	86530.69	10910.32	13418.39	18423.73	40752.44	42.21%	46.64%	51.28%	47.1%
(iii) पीओएल लागत	15785.00	17626.00	19747.07	53158.07	3625.67	4835.70	8185.83	14647.20	23.0%	27.4%	31.3%	27.6%
(iv) वेतन और गाने	7882.05	8740.84	9805.59	26426.48	(-19007.28)	(-18759.28)	(-18411.33)	(-128177.89)	(-1114%)	(-100%)	(-186%)	(-99.1%)
(v) रेलवे	138.06	475.50	493.81	1427.37	(-18.61)	7.21	(-160.05)	(-161.46)	(-15.27%)	(-11.76%)	(-15.31%)	(-14.3%)
(vi) संपदा	4114.47	4189.82	4266.67	12570.96	1605.75	1614.01	1535.93	4755.68	39.03%	39.52%	38.0%	37.8%
(vii) समग्र फायदे सिवाय कआईएसएल	38738.07	40421.17	44889.78	122049.02	3500.38	6280.54	9488.47	19269.39	9.5%	15.5%	21.1%	15.8%

उपर्युक्त तालिका से यह प्रमाणित है कि समय पत्तन मौजूदा दरमाना पर तीन वर्षों 2012-13 से 2014-15 के लिए 15.2 प्रतिशत का औसत अधिशेष दर्शाता है। कार्गो प्रहस्तन तथा सपदा गतिविधियाँ तीन वर्षों 2012-13 से 2014-15 के लिए क्रमशः ₹0 40752.44 लाख और ₹0 4755.68 लाख का कुल अधिशेष दर्शाती हैं जो पोत संबंधित गतिविधि में ₹0 26177.89 लाख और रेलवे गतिविधि (मार्शलिंग यार्ड से संबंधित) में ₹0 61.46 लाख के मामूली घाटे को प्रतिसहायिकी प्रदान की है, और वर्ष 2012-13 से 2014-15 के लिए ₹0 19269.39 लाख का समय अधिशेष छोड़ दिया है।

समय लागत स्थिति और कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में प्रकट अधिशेष के आधार पर कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए निर्धारित मौजूदा दरों को कम किए जान की जरूरत है।

तथापि पत्तन न ज्यादातर प्रशुल्क मदों (कार्गो और पोत दोनों) में यथार्थस्थिति बनाए रखने का प्रस्ताव किया है सिवाय पाइलटेंज शुल्क तथा स्थानांतरण शुल्क में। कच्ची सहायधना के जहाज पत्तन ने टग के उपयोग के लिए पृथक प्रकार वसूल करने का प्रस्ताव किया है। मार्शलिंग यार्ड प्रभार में 25 प्रतिशत से 50 प्रतिशत तक वृद्धि प्रस्तावित की गई है। गेज-ब्लॉक मद के लिए यथागृह्य घाटशुल्क दर में वृद्धि प्रस्तावित की गई है। स्टीमर एजटा और सी एड एफ एजटा आदि से लाइसंस शुल्क में 25 प्रतिशत से 50 प्रतिशत तक वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है।

चूंकि समय पत्तन अधिशेष की स्थिति में इसलिए एनएमपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क में कोई वृद्धि प्रदान किए जान की स्थिति नहीं है। इसलिए गेजरीत जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन पत्तन के मौजूदा प्रशुल्क का कम करने का मामला है।

पत्तन न मजदूरी से जुड़ी मजदूरा लंबी के विपरीत पोते टन आधार पर आरसीएचडब्ल्यू लंबी के निर्धारण के लिए प्रस्ताव दाखिल किया है। प्रस्तावित दर राशियों का शुरुआत के बाद भी आरसीएचडब्ल्यू गतिविधि घाटे में रहगी। यह स्वीकार करना होगा कि इस गतिविधि को एक ही बार में आत्मनिर्भर बनाने से प्रशुल्क में गंभीर विचलन हो सकती है। एनएमपीटी द्वारा निर्दिष्ट की गई स्थिति में यह स्पष्ट है कि आरसीएचडब्ल्यू गतिविधि में घाटा कार्गो प्रहस्तन गतिविधि द्वारा प्रति-सहायिकी की मांग की जा रही है। पिछले प्रशुल्क सहायधन के दौरान भी आरसीएचडब्ल्यू में घाटा कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन उपलब्ध अधिशेष द्वारा प्रति-सहायिकी की अनुमति दी गई थी और मौजूदा प्रशुल्क सहायधन में भी यही स्थिति स्वीकार की गई है। पत्तन का सलाह दी जाए कि आरसीएचडब्ल्यू गतिविधि का धीरे-धीरे आत्म-पयाप्त बनाया जाए।

सहायित विवरण से, यह पता लगा गया है कि समय कार्गो प्रहस्तन गतिविधि 47.1 प्रतिशत का अधिशेष दर्शाती है और पीओएल प्रहस्तन गतिविधि का लागत विवरण 27.6 प्रतिशत अधिशेष दर्शाता है। पता पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि हालांकि कार्गो प्रहस्तन गतिविधि अधिशेष दर्शाती है परन्तु इस संबंधित गतिविधि 99 प्रतिशत के भारी घाटे में है। इसलिए पीओएल प्रहस्तन गतिविधि सहित कार्गो प्रहस्तन में प्रशुल्क में कटौती की मात्रा पत्तन संबंधित गतिविधि में अनुमानित घाटे को पूरा किए बिना अलग से निर्णय नहीं लिया जा सकता। महत्वपूर्ण पीओएल पना में प्रमुख पोत/पत्तन का कार्गो यातायात शामिल होने है और वे कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में आने वाले प्रति-सहायिकीकरण का लाभ उठाए। चूंकि केआईओसीएल पर प्रहस्तित कार्गो के लिए घाटशुल्क दर पर पहुंचने के लिए विशिष्ट कार्यपद्धति निर्धारित की गई है इसलिए मौजूदा प्रशुल्क में कटौती की मात्रा केआईओसीएल से राज्य के अलावा होगी। फिर भी विधान में जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है केआईओसीएल के लिए प्रावगदेत स्थिति स्वाभाविक रूप से अधिक लाई आश्चर्य नहीं दर्शाया गया था। तदनुसार मौजूदा कार्गो प्रहस्तन प्रभार केआईओसीएल के अलावा आरसीएचडब्ल्यू और भंडार तीन वर्षों की अवधि के लिए मूल्यांकन ₹0 19269.39 लाख के अधिशेष रखाया करने के लिए 26 प्रतिशत तक घटाने किए जान की जरूरत है।

पत्तन ने उल्लेख किया है कि एसआरपीएल को पत्तन जनमार्गों में एसपीएम शुरू होने की सहायना है। पत्तन ने अपना प्रशुल्क निर्धारित लागत सनथ एसपीएम के लिए अपना प्रमुख परिचालन स्थानों पर सनथ एसपीएम के साथ पत्तन पीओएल यातायात में सहायित कटौती करने का अनुभव किया है। पत्तन ने स्वतः एसपीएम परिचालन की शुरुआत की तरह से अनुमानित राजस्व कटौती के लिए ब्याज नहीं भरे हैं। जैसाकि पहले बताया गया है पत्तन वर्धमान प्रहस्तन किए जाने जान करके तल अंत एसपीएम के लिए एसआरपीएल के साथ न्यूनतम गारंटीयुत शर्त से सहमत है। पत्तन ने एसपीएम परिचालन के लिए कोई भी दर प्रस्तावित नहीं की है। पत्तन का शिखर दी जाती है कि एस परिचालन को लागत के आधार पर प्रस्तावित परिचालन के शुरुआत का ध्यान में रखा हुआ एसआरपीएल द्वारा एसपीएम परिचालन के लिए प्रशुल्क की वसूली हेतु पृथक प्रस्ताव दाखिल करें। एसपीएम के लिए पृथक दर निर्धारित किए जान के लिए एसपीएम के उद्यमान में कृषि तल और पीओएल के लिए निर्धारित घाटशुल्क दर एसपीएम में प्रहस्तित करके तल और पीओएल के लिए लागू होगी।

एसपीएम परिवालना की शुरुआत की स्थिति में, यदि कोई पत्तन परिसंपत्ति रह जाती है तो पत्तन मौजूदा घाटशुल्क दर की समीक्षा के लिए उपयुक्त प्रस्ताव दाखिल करें।

(xx). उपयोक्ता द्वारा विलंबित भुगतान और पत्तन द्वारा विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज पत्तन द्वारा 12.00 प्रतिशत प्रस्तावित किया गया है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2182 के अनुसार विनवित भुगतानों पर ब्याज भारतीय स्टेट बैंक की प्रधान उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगा। भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित प्रधान उधार दर 14.75 प्रतिशत बताई गई है। तदनुसार दंडात्मक ब्याज की दर संशोधित कर 16.75 प्रतिशत की गई है।

(xxi). (क). वर्तमान पाइलटेज शुल्क में दरमान में सूचीबद्ध अन्य सेवाओं के अलावा पोतों की सभी श्रेणियों के लिए पर्याप्त क्षमता की टगों/लॉचों की अपेक्षित संख्या शामिल है। इसके विपरीत पत्तन ने बताया है कि बाजों, टगों, लॉचों आदि के लिए क्रम (ii) और (iii) के अधीन पाइलटेज शुल्क और 200 जीआरटी तक के फिशिंग पोत और 200 जीआरटी और उससे अधिक टग का अतिरिक्त प्रावधान होगा और पत्तन ने टगों के उपयोग के लिए 50 प्रतिशत अतिरिक्त वसूल करने का प्रस्ताव किया है। पात की इन श्रेणियों के लिए स्थानांतरण प्रभावों में पत्तन द्वारा समान संशोधन भी प्रस्तावित किया गया है।

इसने बाद में टग उपयोग के लिए पाइलटेज शुल्क का 50 प्रतिशत वसूल करने के अपने पूर्व प्रस्ताव की बाजय टग के किराये के लिए अलग से यथा निर्धारित टग प्रभार वसूल करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित संशोधन समान पोतों के लिए टग के पारचालन-में शामिल भारी लागत की क्षतिपूर्ति करने के लिए है और लागू टग किराया प्रभार केवल तभी वसूल करने का प्रस्ताव किया गया है यदि टग सेवाएं प्राप्त की जाती हैं। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 64 के अनुसार पाइलटेज-सह-टोवेज शुल्क अवश्य समेकित शुल्क होना चाहिए और पर्याप्त क्षमता की टगा, लॉचों की अपेक्षित संख्या और प्रचलित पद्धतियों के अनुसार पत्तन सुविधा के लिए पाता के स्थानांतरण/स्थानांतरणों के साथ एक अंतर्गामी और एक बहिर्गामी संचालन शामिल होना चाहिए। मौजूदा पाइलटेज शुल्क में टगा की अपेक्षित संख्या के प्रावधान शामिल है। अनुबंध किए जाने के बावजूद पत्तन ने यह दिखाने के लिए कोई लागत विश्लेषण नहीं भजा है कि टग उपलब्ध करवाने की लागत के अलावा पोतों की इन श्रेणियों से मूल पाइलटेज शुल्क वसूली-योग्य है। पत्तन ने आधार पाइलटेज शुल्क में तदनुसूची 3 की बिना मौजूदा शर्त में संशोधन का प्रस्ताव किया है। इसके अलावा प्रस्तावित संशोधन प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 64 के अनुसार नहीं पाया गया है और इसलिए स्वीकार नहीं किया गया है।

(ख). स्थानांतरण के लिए यदि टगों का उपयोग नहीं किया जाता है तो स्थानांतरण प्रभावों में 50 प्रतिशत रियायत निर्धारित करने वाली अनुसूची 22 के अधीन मौजूदा टिप्पणी 3(ii) को हटाने का प्रस्ताव किया गया है। जब प्रस्तावित हटाए जाने के कारण पूछे गए थे तो इसने बताया था कि स्थिति में सुधार किया गया है। किए गए सुधार की प्रकृति ज्ञात नहीं है। एनएमपीटी द्वारा कोई तार्किक कारण नहीं दिए जाने पर मौजूदा शर्त को हटाने के लिए कोई दिखाई नहीं देता है। इस संवध में मौजूदा प्रावधान को बनाए रखा गया है।

(ग). पत्तन ने पाइलट सेवा तथा पाइलट के रोकने के मागपत्र को रद्द-किए जाने की स्थिति में 5 प्रतिशत और 8 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया है अन्यथा इसमें अन्य पोत संबंधित प्रभावों में यथास्थिति बनाए रखा है। इसमें स्पष्ट किया है कि नियमित रूप से आने वाले रद्दकरणों को हतोत्साहित करने के लिए मामूली वृद्धि प्रस्तावित की गई है और अतिरिक्त राजस्व बहुत ही कम होगा। चूंकि प्रशुल्क में प्रस्तावित वृद्धि का आशय केवल पाइलट सेवा/पाइलट को रोकने की माग को रोकना है इसलिए यह प्राधिकरण इस मद में परस्तावित वृद्धि की अनुमति देता है जबकि समय अधिशेष स्थिति के मददेनजर किन्हीं अन्य प्रशुल्क मदों में किसी वृद्धि का अनुमति नहीं दी गई है।

(xxii). नई श्रेणी अर्थात् वुडन गैंग बोट (अनुसूची 3-जनों के साथ और बिना) के लिए नया बर्थ किराया 0.24 अमेरिकी डॉलर प्रति पोत/घंटा (देशी) और रु० 6.50 प्रति पोत/घंटा (तटीय पोत) प्रस्तावित किया गया है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि मामूली पोतों घटा दर जब ऊंची ऐसी स्थिति हो तो सभी प्रकार वसूली सुनिश्चित करने के लिए दी गई है। गैंग बोट का उपयोग पत्तन के डुबाव की आवाजों को के लिए किया जाता है। पत्तन ने यह भी बताया है कि इस फिशिंग पोतों/टालरों के बराबर भी वर्गीकृत किया जा सकता है। फिशिंग टालर के लिए निर्धारित मौजूदा बर्थ किराया 0.495 अमेरिकी डॉलर प्रति पोत प्रति घंटा है। वुडन गैंग बोट के लिए प्रस्तावित दर फिशिंग पोत/टालर के लिए निर्धारित दर का लगभग आधा पाया गया है। पत्तन द्वारा भेजे गए स्पष्टीकरण



ऊ आधार पर और यह विचार करते हुए कि ऐसी बाट का यातायात बहुत ही कम होता है और राजस्व विवीक्षा नगण्य है जेमाकि पत्तन द्वारा बताया गया है इसलिए प्रस्तावित दर अनुमादित की गई है।

लेश बार्ज के लिए बर्थ किराये में प्रस्तावित वृद्धि यह स्वीकार करते हुए स्वीकार नहीं की गई है कि पोत सबधित प्रभारों में यथास्थिति बनाए रखी गई है।

(XXIII) (क) प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 422 यथामूल्य घाटशुल्क दरों का अधिकतम 5 वर्षों की अवधि में समाप्त किए जाने और प्रहस्तन की लागत के आधार पर दर निर्धारित करने की अनुमति करता है और कार्गो के प्रहस्तन और भंडार के समय विशेष ध्यान रखे जाने की अपेक्षा की जाती है। पिछले प्रशुल्क सशोधन के दौरान पत्तन को आदेश के कार्यान्वयन की तारीख से एक वर्ष के भीतर भार/इकाई/मात्रा के आधार पर विशिष्ट घाटशुल्क दर के लिए यथामूल्य दर ढांचे के परिवर्तन के लिए पृथक प्रस्ताव दाखिल करने की सलाह दी गई थी। मौजूदा प्रस्ताव में भी पत्तन ने इस संबंध में पहले दी गई सलाह को दोहराने के बावजूद ब्रैक बल्क कार्गो के लिए यथामूल्य दर की वसूली की मौजूदा प्रशुल्क व्यवस्था को जारी रखा है। पत्तन ने कहा है कि वह अगले सशोधन में दिशानिर्देश प्रावधान का अनुपालन करेगा तब तक प्रति टन दर परिकल्पित करने के लिए अलग से कार्यवाही की जानी है। पत्तन प्रत्येक सशोधन कार्यवाही के दौरान कार्गो के भार/मात्रा के आधार पर विशिष्ट दर में जान का कोई प्रयास किए बिना कुछ कार्गो मर्का के लिए यथामूल्य ढांचे को जारी रखने के लिए अपना जनापन दाखिल करता रहा है। अतः यह पत्तन की जानकारी में लाया गया है कि घाटशुल्क मर्का को इस प्रशुल्क सशोधन कार्यवाही में यथामूल्य आधार पर जारी रखने की अनुमति स्वतः ही समाप्त हो जाएगी यदि पत्तन अगले प्रशुल्क सशोधन के समय विशिष्ट इकाई आधारित दर के साथ नहीं आता है।

(ख) पत्तन ने यह उद्धारित करते हुए ब्रैक बल्क कार्गो के लिए क्रस 6 और 7 के अधीन मौजूदा दरमान में निर्धारित घाटशुल्क प्रविष्टि हटाने का प्रस्ताव किया है कि कार्गो मर्का के प्रहस्तन की आवश्यकता पिछले कुछ वर्षों के दौरान बहुत कम रही है। एमपीएल जेट्टी पर लाद गए ढांचे के लिए घाटशुल्क दर को भी प्रस्तावित दरमान में शामिल नहीं किया गया है क्योंकि एमपीएल जेट्टी में कार्य करना बन्द कर दिया है। पत्तन से वर्गीकरण के आधार पर घाटशुल्क अनुसूची से प्रस्तावित दर स्वीकार किए गए हैं। पत्तन ने बताया है कि अन्य रसायन शीर्ष के अधीन स्टोइरन मानामर के अन्तर्गत मौजूदा पृथक ग्राहकों का हटा दिया गया है और क्रस 4(ग) के अधीन फास्फोरिक एसिड के साथ जोड़ दिया गया है जिसकी समान घाटशुल्क दर है। बल्क कार्गो के लिए घाटशुल्क अनुसूची में क्रस 4 ख स्टोइरन मानामर के बारे में उल्लिखित नहीं है। प्रस्तावित दरमान में कार्गो स्टोइरन मानामर का किसी असंगतता से बचाने के लिए क्रस 4ख में शामिल किया गया है।

(ग) पत्तन ने ग्रेनाइट जिक करेट्टे कॉपर कथाड अल्यूमीनियम और एलुमिना के लिए घाटशुल्क दर में कटौती करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन द्वारा बताया जाता है कि ये कार्गो मर्का के लिए घाटशुल्क दर में कटौती प्रस्तावित करने का कारण ज्ञात नहीं है। जेमाकि पत्तन बताया गया है कि समग्र अधिपक्ष स्थिति के आधार पर भंडारण तथा आरसीएचडक्यू से उत्तरदायी भाग प्रहस्तन मानेगा। 26 प्रतिशत की एकसमान कटौती करने का निर्णय लिया है। पत्तन का अब निर्धारित सशोधन दर में रियायत देने का अधिकार है यदि वह ऐसा चाहे।

(घ) पत्तन ने नई कार्गो मर्का अर्थात् रॉक सड (₹ 20 प्रति टन) ग्रेनाइट (₹ 25 प्रति टन) और ग्रेनाइट (₹ 35 प्रति टन) के लिए घाटशुल्क दर का प्रस्ताव किया है। दरान स्पष्ट किया है कि ये 13 मर्का हैं और कम मूल्य वाली कार्गो हैं और प्रयोगात्मक आधार पर कुछ मास में का निर्णय किया गया है। यह नाट किया जाए कि उन विनिर्दिष्ट से उत्तर सामाना के लिए निर्धारित मौजूदा घाटशुल्क दर ₹ 65 प्रति टन (₹ 48.10 प्रति टन कटौती के बाद) विनिर्दिष्ट है जो है। पत्तन के लिए किसी विशेष दर के अभाव में इन कार्गो पर लागू होगी। इसलिए पत्तन द्वारा भंडारण स्पष्टीकरण के आधार पर कि ये कम मूल्य वाली कार्गो मर्का हैं और इन मर्का के लिए प्रस्तावित दर पर किसी भी उपयुक्तता नहीं है। पत्तन ने बताया है कि अर्जित राजस्व इन कार्गो की कम मात्रा मानते हुए नगण्य होगा।

कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में अधिपक्ष के मददनजर लायात निर्धारित अनुप्रयोग में सशोधन के लिए प्रस्तावित वृद्धि निर्धारित कार्गो के लिए निशुल्क आधे का समय। 11 मौजूदा इकाई से दिन से कम 100 के घंटे करने का प्रस्ताव अनुमादित नहीं किया गया है। इस मौजूदा प्रशुल्क स्तर पर बनाए रखा गया है।

(ड). मै0 सुजलान एनर्जी लिमिटेड (एसईएल) ने निवेदन किया है कि महापत्तनो की घाटशुल्क अनुसूची में विड टरबाइन के लिए कोई विशिष्ट प्रविष्टि नहीं है जोकि गैर-परंपरागत ऊर्जा क्षेत्र में निर्यात सभावना वाला एक नया उत्पाद है। वर्तमान में, इसे घाटशुल्क की वसूली के प्रयोजन के लिए मशीनरी अथवा परियोजना सामग्री अथवा अलेखांकित कार्गो के रूप में वर्गीकृत किया गया है। एसईएल ने कहा है कि विड टरबाइनों के निर्यात के लिए घाटशुल्क दर मुंबई पत्तन न्यास में एफओबी मूल्य का 0.28 प्रतिशत काडला पत्तन न्यास में 0.20 प्रतिशत और चेन्नई पत्तन न्यास में 0.22 प्रतिशत है जबकि एनएमपीटी में घाटशुल्क दर एफओबी का 0.40 प्रतिशत है। इसने अनुरोध किया है कि विड टरबाइनों को घाटशुल्क अनुसूची में अलग से वर्गीकृत किया जाए और यथामूल्य आधार पर वर्तमान वसूली के बजाय रु0 50 प्रति टन पर प्रति टन आधार पर वसूली की जाए। पत्तन ने अपने दरमान में निर्धारित ब्रेक बल्क मदों के लिए यथामूल्य दर ढांचे की बजाय भार की इकाई के आधार पर विशिष्ट दर निर्धारित करने की हमारी सलाह के बावजूद मै0 सुजलान एनर्जी लिमिटेड द्वारा कही गई बात को संबोधित नहीं किया है। इस कार्गो मद के प्रहस्तन के लिए शामिल लागत के किन्हीं ब्योरो के अभाव में, यह प्राधिकरण घाटशुल्क की विशिष्ट इकाई दर अपनी ओर से निर्धारित नहीं कर सकता। तथापि आदेशित सामान्य प्रशुल्क कटौती मौजूदा यथामूल्य दर को कम करके 0.29 प्रतिशत कर दगी जिससे उपयोक्ता को तत्काल राहत मिलेगी। पत्तन को सलाह दी जाती है कि मै0 सुजलान एनर्जी लिमिटेड के अभ्यावेदन की जांच करे और घाटशुल्क ढांचे को संशोधित करने के लिए उपयुक्त प्रस्ताव लेकर आए।

(XXIV). पत्तन ने मार्शलिंग यार्ड के लिए प्रभारों में वृद्धि मौजूदा रु0 8 प्रति टन से रु0 10 प्रति टन और प्राइवेट साइडिंग सहित मार्शलिंग यार्ड के उपयोग के लिए मौजूदा रु0 10 से रु0 15 प्रति टन करने का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित वृद्धि रेलवे के माध्यम से प्रहस्तन के लिए अवसरचना में वृद्धि करने की वजह से और कार्गो की शीघ्र निकासी के लिए ट्रेड को सुविधा प्रदान करने के लिए है। पत्तन की समग्र अधिगण स्थिति के मद्देनजर यथार्थता बनाए रखी गई है। इन्ही कारणों से, भार मान के किराया प्रभारों में वृद्धि मौजूदा रु0 100 प्रति टन से रु0 200 प्रति टन को भी अनुमोदित नहीं किया गया है।

(XXV). (क). पत्तन ने सी एड एफ एजेंसी और स्टीमर एजेंसी को लाइसेंस जारी करने के लिए शुल्कों में तीव्र वृद्धि किए जाने का प्रस्ताव भी किया है। इसने घाट में प्रवेश के लिए अनुज्ञापत्र जारी करने के शुल्क प्रवेश के प्रभारों और पोत के मास्टर/स्वामी/एजेंट को निकासी प्रमाणपत्र आदि जारी करने के शुल्क में भी वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने निवेदन किया है कि सी एड एफ एजेंसी और स्टीमर एजेंसी को लाइसेंस जारी करने के शुल्कों में वृद्धि और प्रवेश के लिए अन्य शुल्कों में वृद्धि इसलिए प्रस्तावित की गई है ताकि सुरक्षा दृष्टि से लोगों के प्रवेश को फिल्टर किया जा सके।

मैंगलूर स्टीमर एजेंट्स असोसिएशन ने यह बात उठाई है कि स्टीमर एजेंटों को लाइसेंस जारी करना एनएमपीटी के न्यायाधिकार में नहीं आता है और इसलिए शुल्क वसूल करने का परन ही नहीं उठता है। यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि स्टीवडोरिंग/अन्य ट्रेड लाइसेंस के लिए लाइसेंस शुल्क विशाखापत्तन में पत्तन न्यास के दरमानों में भी निर्धारित किया गया है।

पत्तन द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के आधार पर कि वसूल किए गए प्रभार पत्तन सुविधाओं के उपयोग के लिए हैं, लाइसेंस जारी करने के लिए वर्तमान प्रभार बिना किसी संशोधन के जारी रखने की अनुमति दी गई है।

(ख). पत्तन ने एक वर्ष से कम अवधि के लिए सी एड एफ एजेंसी और स्टीमर एजेंसी को अस्थायी लाइसेंस जारी करने के लिए रु0 5000 प्रति वर्ष की दर से एक नई प्रविष्टि का प्रस्ताव किया है। अनुरोध किए जाने के बावजूद, इसने प्रस्तावित नई दर पर पहुंचने का आधार नहीं गजा है। लाइसेंस के नवीकरण के लिए मौजूदा शुल्क रु0 1000 निर्धारित किया है और नए लाइसेंस के लिए दो फ्लेडर वर्षों हेतु रु0 5000 निर्धारित किया है। एक अस्थायी लाइसेंस के लिए रु0 5000 की प्रस्तावित दर उसके दरमान में निर्धारित उपर्युक्त मौजूदा दरों की तुलना में बहुत अधिक दिखाई देता है। प्रस्तावित दर पर पहुंचने के लिए पत्तन द्वारा प्रेषित किसी आधार के अभाव में, लाइसेंस के नवीकरण के लिए मौजूदा एक वर्ष से कम के अस्थायी लाइसेंस के लिए शुल्क रूप में निर्धारित किया है। इसका राजस्व पर कोई महत्वपूर्ण प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि यह केवल एक विविध प्रशुल्क मद है।

(XXVI). इस प्राधिकरण ने आदेश स टीएएमपी/ 26/2007-एनएमपीटी दिनांक 16 जून 2010 द्वारा पत्तन द्वारा प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं द्वारा ऑफर की गई/की जाने वाली निम्नलिखित सुविधा/सेवा के लिए पत्तन पर एकसमान रूप से लागू हारबर मोबाइल क्रेन के किराये के लिए अधिकतम दर अनुमोदित की थी। तथापि मसौदा प्रस्तावित दरमान

मे उक्त आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों को शामिल नहीं किया गया है। उक्त आदेश में अनुमोदित अधिकतम दर से जुड़े कार्यनिष्पादन को एनएमपीटी के सशोधित दरमान में पृथक अनुसूची में शामिल किया गया है।

(xxvii). एनएमपीटी के मौजूदा दरमान का अध्याय VIII पजीकृत कार्गो प्रहस्तन विग (आरसीएचडब्ल्यू) से लेबर की आपूर्ति के लिए प्रभारों की वसूली से संबंधित है। पत्तन ने प्रति टन आधार पर आरसीएचडब्ल्यू दर के सशोधन के लिए पृथक प्रस्ताव दाखिल किया है जिसपर अलग से कार्यवाही की जा रही है। आरसीएचडब्ल्यू में अनुमोदित दर एनएमपीटी के सशोधित दरमान में शामिल की गई हैं।

(xxviii). एनएमपीटी के मौजूदा दरमान की वैधता 30 सितंबर 2011 तक विस्तारित की गई थी। वर्ष 2012-13 से 2014-15 की वित्तीय स्थिति एनएमपीटी का प्रशुल्क निर्धारित करने में सुविचारित किया गया है और वर्ष 2011-12 के अनुमान पूर्व अवधि विश्लेषण रूप में सुविचारित किए गए हैं। ऐसी स्थिति में, अनुमोदित, सशोधित प्रशुल्क 1 अप्रैल 2012 से प्रभावी होगा। पत्तन को इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित सशोधित दरमानों के कार्यान्वयन तक मौजूदा प्रशुल्क वसूल करने की अनुमति जारी रखता है। प्रशुल्क दिशानिर्देश तीन वर्षों के प्रशुल्क वेधता वक निर्धारित करते हैं। जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, इस विश्लेषण में सुविचारित लागत स्थिति तीन वर्षों अर्थात् 2012-13 से 2014-15 के लिए है इसलिए सशोधित दरमानों की वैधता भी 31 मार्च 2015 को समाप्त हो जाएगी।

16.1 परिणामस्वरूप और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण एनएमपीटी के सशोधित दरमानों को अनुमोदित करता है जिसे अनुलग्नक-III रूप में सलग्न किया गया है।

16.2. सशोधित दरमान 1 अप्रैल 2012 से प्रभावी होंगे और 31 मार्च 2015 तक प्रभावी रहेंगे। प्रदान किया गया अनुमोदन उसके बाद स्वतः ही समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है।

16.3. एनएमपीटी का प्रशुल्क पत्तन द्वारा प्रेषित सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में यथा स्पष्ट किए गए अनुमानों के आधार पर निर्धारित किया गया है। यदि इस प्राधिकरण को निर्धारित प्रशुल्क वेधता अवधि के दौरान किसी भी समय ऐसा लगेगा कि वास्तविक स्थिति सुविचारित अनुमानों से काफी भिन्न है अथवा यहां पर स्वीकार किए अनुमानों से विपथन है तो यह प्राधिकरण एनएमपीटी से अपेक्षा करेगा कि इसके प्रशुल्क की समीक्षा की समयसारणी से पहले प्रस्ताव करे और ऐसी भिन्नताओं के लेखा पर प्रोदभूत लाभ को सशोधित प्रशुल्क में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

16.4. इस संबंध में एनएमपीटी से अनुरोध है कि वर्ष की प्रत्येक तिमाही अर्थात् प्रत्येक वर्ष के 30 जून, 30 सितंबर, 31 दिसंबर और 31 मार्च का समाप्त तिमाही के पूरा होने के 15 दिनों के भीतर उसी प्रारूप में वास्तविक प्रत्यक्ष तथा वित्तीय निष्पादन की रिपोर्ट भेजे जिसमें प्रशुल्क प्रस्तावों के लिए लागत विवरण दाखिल किए जाते हैं। इस रिपोर्ट के साथ प्रभावी प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए विश्वास किए गए अनुमानों से भिन्नता के कारण भी दिए जाए। यदि दो लगातार तिमाही अवधि के वास्तविक और अनुमानों के बीच (+)/(-) 20 प्रतिशत की भिन्नता पाई जाएगी तो टीएएमपी सबद्ध पत्तन को अनुसूचित समीक्षा से पहले अपना प्रस्ताव दाखिल करने के लिए कहेगा। यदि एनएमपीटी टीएएमपी द्वारा विनिर्दिष्ट किए जाने वाली समयवधि के भीतर प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने में विफल रहता है तो यह प्राधिकरण अपनी ओर से प्रशुल्क की समीक्षा की कार्यवाही शुरू कर देगा।

रानी जाधव, अध्यक्ष

[ विज्ञापन III/4/143/11/अमा ]



[illegible]

न्यू मैंगलूर पत्तन न्यास  
कागों प्रहस्तन गतिविधि के लिए लागत विवरण

क्र.सं.	विवरण	वित्तिय प्रवृत्ति का वार्षिक प्रतिवेदन					वित्तिय प्रवृत्ति का वार्षिक प्रतिवेदन			
		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
I	परिचालन व्यय									
i	सामान्य कार्य	798.01	1 218.00	1 219.65	1 364.25	1 540.50	1 218.00	1 219.65	1 364.25	1 540.50
ii	कर्मचारी व्यय	248.69	212.00	207.08	233.37	251.12	212.00	207.08	233.37	251.12
iii	कच्चे तेल, माहूंग, गैरआय और एलपीजी	13,798.56	16 268.00	19 448.00	21 683.20	24 176.80	16 268.00	19 448.00	21 683.20	24 176.80
iv	अन्य द्रव्य	505.83	687.50	672.00	960.00	1 050.00	687.50	672.00	960.00	1 050.00
v	लीज प्रत्यक्ष / कोयला	2,691.49	1 422.50	1 832.50	2 015.08	2 305.00	1 422.50	1 832.50	2 015.08	2 305.00
vi	बीडार्थ परिवहन व्यय (प्रीमियम से प्रतिशत-योग्य 50 प्रतिशत तक) और अन्य व्यय (प्रीमियम से प्रतिशत-योग्य 50 प्रतिशत तक)।						38.00	190.00	209.00	213.75
vii	अन्य (इकॉनॉमिक)									
b	आवक्य व्यय	2,209.70	2 017.86	2,032.91	2 252.10	2,575.02	2 017.86	2 032.91	2 252.10	2,575.02
c	वित्तिय व्यय	353.16	396.39	396.39	396.39	396.39	396.39	396.39	396.39	396.39
	जमा	20,596.46	24 223.05	26,008.53	28,694.31	32,294.63	24 223.05	26,008.53	28,694.31	32,294.63
II	परिचालन व्यय									
i	सामान्य कार्य	3 034.92	4501.96	3093.44	3247.45	3360.12	3 034.92	4501.96	3093.44	3247.45
ii	कर्मचारी व्यय	151.52	224.76	154.45	162.13	167.76	151.52	224.76	154.45	162.13
iii	कच्चे तेल, माहूंग, गैरआय और एलपीजी	78.74	113.84	78.22	82.11	84.96	78.74	113.84	78.22	82.11
iv	अन्य द्रव्य	606.65	899.90	618.37	649.13	671.65	899.90	618.37	649.13	671.65
v	लीज प्रत्यक्ष / कोयला	316.58	469.61	322.70	338.75	350.50	469.61	322.70	338.75	350.50
vi	बीडार्थ परिवहन व्यय (प्रीमियम से प्रतिशत-योग्य 50 प्रतिशत तक) और अन्य व्यय (प्रीमियम से प्रतिशत-योग्य 50 प्रतिशत तक)।							460.32	487.94	517.22
vii	अन्य (इकॉनॉमिक)	4,186.41	6,210.06	4,267.28	4,479.58	4,635.00	4,186.41	6,210.06	4,267.28	4,479.58
III	व्यय	1 115.47	1 376.56	1 316.63	1 307.86	1 363.87	1 376.56	1 316.63	1 307.86	1 363.87
IV	प्रधान तथा सामान्य व्यय का आवंटित हिस्सा	1 745.57	2 709.47	1 827.64	1 872.12	1 925.25	1 745.57	2 709.47	1 827.64	1 872.12
V	परिचालन व्यय (I) - (II) - (III) - (IV)	13,548.81	13 926.98	18,596.98	21,234.75	24,370.71	13,548.81	13 926.98	18,596.98	21,234.75
VI	एकलपक्षी का आवंटित हिस्सा	996.26	568.29	431.86	335.68	335.05	996.26	568.29	431.86	335.68
VII	एकलपक्षी का आवंटित हिस्सा	4 068.46	4 562.43	2 907.66	2 907.67	2 907.67	4 068.46	4 562.43	2 907.66	2 907.67
VIII	एकलपक्षी घटा एकलपक्षी	3 872.14	3 994.14	2 476.01	2 571.98	2 572.62	3 872.14	3 994.14	2 476.01	2 571.98
IX	अवशिष्ट/घटा	10,475.87	9 932.81	16,120.97	18 662.77	21,798.09	10,475.87	9 932.81	16,120.97	18 662.77
X	परिचालन व्यय (I) - (II) - (III) - (IV) - (V) - (VI) - (VII) - (VIII) - (IX)	23 492.96	24 639.40	29 491.61	31 768.19	36 821.37	23 492.96	24 639.40	29 491.61	31 768.19
	व्यय का प्रतिशत									

न्यू मंगलूर पत्तन न्यास  
पीओएल गतिविधि के लिए लागत विवरण

(੧੦ ਲਾਖੀ ਪੈ)

क्र.सं.	विवरण	मौजूदा प्रकल्प का वनस्पति विभाग द्वारा प्रेषित अनुमान					दीर्घकालीन द्वारा सार्वजनिक अनुमान			
		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
I	परिष्कारण आय	6,329.22	14,560.00	15,785.80	17,626.00	19,747.00	13,821.50	16,785.80	17,626.00	19,747.07
II	परिष्कारण व्यय									
I	अन्य	1,028.72	2,275.75	2,127.22	2,195.79	2,261.90	2,275.75	2,127.22	2,195.79	2,261.90
II	मजदूरी	93.02	147.56	177.84	188.73	198.07	137.58	177.84	188.73	198.07
III	ईंधन	109.35	249.37	260.98	275.67	289.54	249.37	260.96	275.67	289.54
IV	सामान	205.23	148.19	440.93	485.93	489.28	148.19	440.93	485.93	489.26
V	परिष्कारण	1,046.88	2,815.87	2,485.84	2,628.04	2,768.14	2,815.87	2,485.84	2,834.78	2,792.87
VI	अन्य	305.55	869.51	684.07	720.31	758.43	869.51	684.07	720.31	756.43
	परिष्कारण व्यय का प्रत्यक्ष अनुमान						1.52	1.24	1.26	1.32
	कुल (I + II)	2,786.75	6,504.25	6,176.66	6,470.37	6,751.34	6,502.73	6,175.42	6,477.83	6,784.75
III	परिष्कारण	105.42	364.00	470.57	467.44	487.52	364.00	470.57	467.44	487.52
IV	प्रत्यक्ष व्यय का अनुमान	883.10	1,852.34	1,899.11	1,758.97	1,821.08	1,264.97	1,987.71	2,072.23	2,193.46
V	परिष्कारण व्यय/परिष्कारण	2,253.95	5,839.41	7,438.56	8,929.22	10,587.08	5,688.80	7,101.30	8,800.50	10,281.34
VI	परिष्कारण व्यय का अनुमान	130.93	341.59	281.98	204.77	204.87	140.65	140.33	100.77	100.82
VII	परिष्कारण व्यय का अनुमान	1,579.95	2,882.18	2,423.19	2,456.23	2,477.23	2,882.18	2,677.50	2,729.96	2,769.44
VIII	परिष्कारण व्यय का अनुमान	1,449.02	2,540.59	2,181.21	2,251.48	2,272.38	2,711.53	2,537.25	2,628.79	2,688.62
IX	परिष्कारण व्यय/परिष्कारण	804.83	3,298.82	5,277.45	6,677.78	8,414.78	2,948.28	4,644.06	5,979.71	7,612.73
X	परिष्कारण व्यय का अनुमान	4,621.50	7,270.38	10,684.34	11,379.96	13,130.30	6,997.56	10,172.58	10,957.72	12,725.78
XI	परिष्कारण व्यय का अनुमान	7.39.44	1,163.28	1,890.29	1,820.79	2,110.45	1,119.61	1,627.61	1,753.24	2,036.12
XII	परिष्कारण व्यय का अनुमान	7.39.44	1,163.28	1,890.29	1,820.79	2,110.45	1,119.61	1,627.61	1,753.24	2,036.12
XIII	परिष्कारण व्यय/परिष्कारण (IX) (XIII)	65.49	2,135.56	3,587.15	4,856.96	8,304.16	1,828.87	3,018.45	4,228.47	5,576.60
XIV	परिष्कारण व्यय का अनुमान							304.48		
XV	परिष्कारण व्यय का अनुमान						609.09	809.09	609.09	
XVI	परिष्कारण व्यय का अनुमान						1,828.87	3,825.54	1,835.56	1,819.89
XVII	परिष्कारण व्यय का अनुमान	1.07%	14.67%	22.73%	27.56%	31.92%	13%	23.0%	27.4%	31.3%
XVIII	परिष्कारण व्यय का अनुमान							27.6%		





(२० लाखें में)

[illegible]

न्यू मेगलूर पत्तन न्यास  
सपदा गतिविधि के लिए लागत विवरण

[illegible]

## न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास

## दरमान-

## अध्याय - I

## परिभाषाएँ और सामान्य निबधन एवं शर्तें

## 1.1. परिभाषाएँ - सामान्य

इस दरमान में जब तक कि सदर्थ अन्यथा अपेक्षा नहीं करता है निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगे -

(i). 'तटीय पोत' का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।

(ii). 'विदेशगामी पोत' का अर्थ तटीय पोत के अतिरिक्त कोई पोत होगा।

## 1.2. सामान्य निबधन और शर्तें

(i). सीमाशुल्क अथवा जहाजरानी महानिदेश द्वारा निर्धारित पोत की हेंसियत पोत संबंधित प्रभाग की वसूली के प्रयोजन के लिए तटीय अथवा विदेशगामी रूप में इसके वर्गीकरण के लिए निर्णायक कारक होगा और कार्गो की प्रकृति अथवा इसका मूल इस प्रयोजन के लिए कोई प्रासंगिक नहीं होगा।

(ii) (क) पोत संबंधित प्रभाग पोत स्वामियों/स्टीमर एजेंटों से वसूल किए जाएंगे। जहां कहीं दरे अमेरिकी डॉलर मूल्यवर्गित की गई है वहां भारतीय रिजर्व बैंक स्टेट बैंक ऑफ इंडिया अथवा इसका सहायगी बैंक अथवा किसी अन्य सार्वजनिक क्षेत्र के बैंक जैसा समय-समय पर विनिर्दिष्ट किया जाए द्वारा अधिसूचित बाजार खरीद दर पर भारतीय रुपया के समकक्ष अमेरिकी मुद्रा को बदलने के बाद भारतीय रुपया में वसूल किया जाएगा। पत्तन सीमाओं में पोत के प्रवेश की तारीख ऐसे परिवर्तन के दिन से गिनती की जाएगी।

(ख). अमेरिकी डॉलर रूप में मूल्यवर्गित कटेनर संबंधित प्रभाग भारतीय रुपयों के समकक्ष वसूल किए जाएंगे। इस प्रयोजन के लिए, आयात कटेनर के मामले में पोत के प्रवेश की तारीख का और निर्यात कटेनर के मामले में पत्तन परिसर में कटेनरों के आगमन की तारीख का प्रचलित बाजार खरीद दर डॉलर मूल्यवर्गित प्रभागों को भारतीय रुपया में बदलने के लिए लागू की जाएगी।

(iii). विनिमय दर की नियमित समीक्षा तीस दिना से अधिक के लिए पत्तन में विराम करने वाले पोतों के मामले में पोत के आगमन की तारीख से तीस दिनों में एक बार की जाएगी। ऐसे मामलों में बिलिंग का आधार समीक्षा के समय प्रचलित उपयुक्त विनिमय दर के सदर्थ में भावी प्रभाव से वसूल किया जाएगा।

(iv) (क). सामान्य व्यापार लाइसेंस वाले भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित किया जा सकता है।

(ख). विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत नौचहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय नौचालन लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित किया जा सकता है।

(ग). ऐसे परिवर्तन के मामलों में लड़ाई पत्तन द्वारा तटीय दरे पोत के तटीय सामानों की लड़ाई शुरू किए जाने के समय से प्रभावी होगी।

(घ). ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरे केवल पोत द्वारा तटीय कार्गो उतराई प्रचालनों का पूरा किए जान तक प्रभावी होगी उसके तत्काल पश्चात विदेशगामी दर उतराई पत्तन द्वारा प्रभावी होगी।

- (ड) नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस वाले विनियुक्त भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरो की पात्रता के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होंगे।
- (v). (क). सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार अन्य पातों के तदनुसूची प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ख). सभी तटीय कार्गो/कटेनरों, ताप कोयला से इतर, कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह अयस्क तथा लौह गुट्टिकाओं के लिए कार्गो/कटेनर संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो/कटेनर संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए।
- (ग). कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में रियायती दरे घाटशुल्क सहित जलयान-तट स्थानांतरण और घाट से/को भंडारण यार्ड स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर प्रभार्य होगा।
- (घ). कटेनर संबंधित प्रभारों के मामले में रियायत जलयान-तट स्थानांतरण, और घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट एवं कार्गो और कटेनरों पर घाटशुल्क के लिए सभी प्रासंगिक प्रभारों पर होगी।
- (ड). विदेशी पत्तन से कार्गो/कटेनर जो भारतीय पत्तन 'ख' को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन के पर पहुंचता है, से इसका तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक रियायती प्रभार वसूल किए जाएंगे। दूसरे शब्दों में, तटीय नौचालन के लिए अनुमत पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से/को ले जाया जाने वाला कार्गो/कटेनर रियायत के लिए पात्र होंगे।
- (च). तटीय कार्गो/कटेनरों/पोतों के प्रभार भारतीय रूप में मूल्यवर्गित और वसूल किए जाएंगे।
- (vi). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज
- (क). उपयोक्ता दरमान के अधीन किसी प्रभार के विलंबित भुगतानों पर 16.75 प्रतिशत वार्षिक की दर से ब्याज अदा करेगा।
- (ख). इसी प्रकार पत्तन न्यास विलंबित वापसियों पर 16.75 प्रतिशत की दर से दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
- (ग). वापसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख के बीस दिन बाद से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर जो भी बाद में हो, परिगणित किया जाएगा।
- (घ). उपयोक्ता द्वारा भुगतानों में विलंब एनएमपीटी द्वारा बिला को दिए जाने की तारीख के 10 दिन बाद से परिगणित किया जाएगा। तथापि यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में यथा विनिर्दिष्ट सेवाएं/पत्तन परिसंपत्तियों के उपयोग किए जाने से पहले किया जाता है और/अथवा जहां प्रभारों का भुगतान दरमान में शर्त रूप में निर्धारित होता है।
- (vii). वापसी तब तक नहीं जाएगी जब तक कि वापसी-योग्य राशि ₹ 100/- अथवा कम हो। इसी प्रकार, एनएमपीटी कोई अनुपूरक अथवा प्रभार बिलो नहीं देगा यदि पत्तन को देय राशि ₹ 100/- अथवा कम हो।
- (viii). सभी परिगणित प्रभार प्रत्येक श्रेणी में अगले उच्चतर रूपों में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (ix). (क). दरमान में निर्धारित दरे अधिकतम स्तर हैं इसी प्रकार रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। एनएमपीटी यदि ऐसा चाहे तो निम्नतर दरे वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट प्रदान कर सकता है।

- (ख) पत्तन यदि ऐसा चाह ता दरमानो में निर्धारित दर को लागू करने पर शासित होने वाली निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत बना सकता है यदि ऐसे युक्तिकरण में उपयुक्ताओं को प्रति इकाई दर में राहत मिलती है और दरमाना में निर्धारित इकाई दर अधिकतम दरों से अधिक नहीं होगी।
- (ग) पत्तना को ऐसी दरों को लागू करने पर शासित शर्तों के युक्तिकरण और/अथवा ऐसी निम्नतर दरों के बारे में जनता को सूचित करना होगा और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने पर शासित शर्तें नई निर्धारित दरें उपलब्ध करवाती है तो वे टीएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं हानी चाहिए।
- (ख). एनएमपीटी पर आरोप्य उपयुक्त से अधिक विलंब के लिए उपयुक्ताओं को प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।

## अध्याय - II

### पोत संबंधित प्रभार

#### 2.1. पत्तन देयताएं

प्रभारयोग्य पोत (15 टन और अधिक के समुद्रगामी पोत)	दर प्रति जीआरटी		समान पोत के मामले में भुगतान की बारबारता	
	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	तटीय पोत (रु० में)	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	तटीय पोत (रु० में)
जलयान/स्टीमर	0 143	2 32	प्रत्येक प्रवेश	प्रत्येक प्रवेश
टग लॉच बार्ज, आदि जो उपर्युक्त में शामिल नहीं हैं	0 040	1 07	प्रत्येक प्रवेश	प्रत्येक प्रवेश

#### टिप्पणियां

1. "जलयान" अर्थात् पूरी तरह से हवा की शक्ति से चलने वाला पोत और "स्टीमर" अर्थात् जलयान से इतर कोई अन्य पोत। अनुषंगी इजना वाले नौचालन पोतों के मामले में, प्रभार जलयानों पर लागू दर पर वसूल किए जाएंगे।
2. पत्तन में ब्लास्ट में प्रवेश करने वाला और यात्रियों को ढोने वाले पात से पत्तन देयताओं का केवल 75 प्रतिशत वसूल किया जाएगा जोकि अन्यथा प्रभार्य होगा।
3. पत्तन में प्रवेश करने वाला परन्तु किसी कार्गो अथवा यात्री को नहीं उतारने अथवा लेने वाला पोत (ऐसे उतराई प्रार पुनर्भरण के सिवाय जो मरम्मतों के प्रयोजन के लिए जरूरी हो) पत्तन देयताओं का केवल 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा जो अन्यथा प्रभार्य होगा।
4. खाली और/अथवा लदे हुए फ्लीटिंग लैंश बार्जों का लेने के लिए दूसरी बार आने वाला लैंश पात पत्तन में प्रवेश करने वाला परन्तु उसमें किसी कार्गो अथवा यात्रियों नहीं लेने वाले पात के रूप में माना जाएगा जैसा कि महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 50 ख में निर्धारित किया गया है और किन्हीं पत्तन देयताओं का वसूल नहीं किया जाएगा।
5. निम्नलिखित मामले में कोई पत्तन देयताएं वसूल नहीं की जाएगी:
  - (i). कोई मनोरजन नाव अथवा
  - (ii). कोई पोत जो मौसम के दबाव की वजह से अथवा किसी नुकसान के परिणामस्वरूप पत्तन में दाबारा प्रवेश के लिए विवश होता है।
6. विकेंद्रित ब्लास्ट के साथ तेल टैंकरा के लिए कम किया गया सकल टनभार जो इसके अंतर्राष्ट्रीय टनभार प्रमाणपत्र के अभ्युक्तियां कॉलम में दर्शाया गया है का पत्तन देयताओं की वसूली के प्रयोजन के लिए इसके सकल टनभार में लिया जाएगा।

**2.2. पाइलटेज**

पोतों का वर्गीकरण	दर प्रति जीआरटी	
	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	तटीय पोत (रु में)
(i) अतर्मुखी और बहिर्मुखी दोनों पाइलटेज के लिए		
(क) 30,000 जीआरटी तक	0 320 न्यूनतम 960 अमेरिकी डॉलर के	8 55 न्यूनतम रु 25,661 00 के अधीन
(ख) 30,001 से 60,000 जीआरटी	अ डा 9600 + अ डा 0 256 प्रति जीआरटी 30,000 जीआरटी से अधिक	रु 2,56,608 + रु 6 84 प्रति जीआरटी 30,000 जीआरटी से अधिक
(ग) 60,001 जीआरटी और अधिक	अ डा 17280 + अ डा 0 224 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक	रु 4,61,894 + रु 5 99 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक
	दर प्रति पोत	
(ii) (क) ऊपर विनिर्दिष्ट नहीं किए गए बार्ज, टग लाच आदि और नौचालन पोत (अनुषंगी इजनों के साथ/बिना) और 199 जीआरटी तक के फिशिंग पोत	अ डा 71.34 प्रति पोत	रु 1907 00 प्रति पोत
(ख) 200 जीआरटी और अधिक	अ डा 107 00 प्रति पोत	रु 2860 00 प्रति पोत

**टिप्पणियाँ:**

1. पाइलटेज-सह-टोवेज शुल्क समेकित शुल्क होगा और पर्याप्त क्षमता की टगो/लॉचो की अपेक्षित संख्या के साथ टोवेज और जाने-आने के लिए पाइलटेज हेतु पत्तन के पाइलट की सेवाओं के साथ एक अतर्मुखी और एक बहिर्मुखी संचलन और मूरिंग बोटो की आपूर्ति शामिल होगी।

2. पत्तन की सुविधा के लिए पोत के स्थानांतरण हेतु स्थानांतरण के लिए कोई प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे।

(i). पत्तन सुविधा निम्नलिखित आशय से परिभाषित की गई है—

(क). यदि मूरिंग में कोई कार्य कार्गो पोत अथवा बर्थ में निकर्षण कार्य/हाइड्रोग्राफिक सर्वेक्षण कार्य के लिए स्थानांतरित/अवर्थ किया जाता है अथवा निकर्षण के लिए बर्थ आवंटित करने हेतु अथवा बर्थों की गरमाते करने के लिए, अनुरक्षण और ऐसी अन्य समान कार्य जहां स्थानांतरण/पाइलटेज की जरूरत हो ऐसे स्थानांतरण/पाइलटेज पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण माना जाएगा। ऐसे स्थानांतरित पोत को हटाने के लिए स्थानांतरण/पाइलटेज भी पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण माना जाएगा।

(ख). दूसर पोत की सुविधा/लाभ के लिए किसी पोत के स्थानांतरण/पाइलटेज के लिए लाभान्वित पोत को स्थानांतरित पोत के हटाने और स्थानांतरण के लिए स्थानांतरण/पाइलटेज प्रभार अदा करने होंगे।

3. (i). पातों के अनुरोध पर स्थानांतरण नीचे यथा निर्धारित पृथक स्थानांतरण प्रभार आकर्षित करगा—

स्थानांतरण प्रभार

पोतों का वर्गीकरण	दर प्रति जीआरटी	
	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	तटीय पोत (रु० में)
(क) 30,000 जीआरटी तक	0 80 न्यूनतम 240 अमेरिकी डॉलर के	2 14 न्यूनतम रु० 6415 20 के अधीन
(ख) 30,001 से 60,000 जीआरटी	अ डा 2400 + अ डा 0 064 प्रति जीआरटी 30,000 जीआरटी से अधिक	रु० 64152 + रु० 1 71 प्रति जीआरटी 30,000 जीआरटी से अधिक
(ग). 60,001 जीआरटी और अधिक	अ डा 4320 + अ डा 0 056 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक	रु० 115474 + रु० 1 50 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक
दर प्रति पोत		
(ii). (क) ऊपर विनिर्दिष्ट नहीं किए गए बार्ज, टग, लॉच आदि और नौचालन पोत (अनुषंगी इजनों के साथ/बिना) और 199 जीआरटी तक के फिशिंग पोत	अ डा. 71 84 प्रति पोत	रु 477 00 प्रति पोत
(ख) 200 जीआरटी और अधिक	अ डा 26 75 प्रति पोत	रु० 715 00 प्रति पोत

- (ii). जब टगों का स्थानांतरण के लिए प्रयोग नहीं किया जाता है स्थानांतरण प्रभार पर 50 प्रतिशत रियायत दी जाएगी।

- ऊपर निर्धारित स्थानांतरण प्रभार गादी बेसिन के भीतर पातों के संचलन और गोदी बेसिन के बाहर लगरगाह से/को संचलन पाइलटेंज शुल्क के दूसरे सेट के लिए पात्र होगा।
- यदि पोत की हैसियत पत्तन में इसके विराम के दौरान बदल जाती है विदेशी से तटीय अथवा विलोमत तो सम्बन्धित पाइलटेंज को दो समान हात्वा (अर्थात् एक अतर्मुखी के लिए और अन्य बहिर्मुखी पाइलटेंज के लिए) में विभाजित किया जाना चाहिए जो प्रासंगिक संचलन किए जाने के समय प्रचलित पात की हैसियत के अनुसार वसूल किया जाना चाहिए।
- जहां पोत का संचलन समाप्त किया जाता है अथवा टग की खराबी, लबाई की अपर्याप्तता सही फंडरो की कमी, आदि जैसे कारणों की वजह से बदला जाना था जिसके लिए पत्तन की गलती नहीं है तब तक असफल परिचालन के लिए वसूली नहीं की जाएगी जब तक वह बर्थ अभिग्रहीत करता है।
- पोत के मास्टर द्वारा नाम से यथा प्रमाणित काल्ड मूव पर पोत पाइलट करने के लिए नामत किसी परिचालन में अशत या पूर्णतः पोत के इजन की पावर के बिना ऊपर निर्धारित पाइलटेंज प्रभारों की अनुसूची के अनुसार देय दरों पर 20 प्रतिशत अधिभार वसूल किया जाएगा।
- हॉट मूवमेंट्स की कार्यवाही के दौरान यदि पोत पांच मिनट से अनाधिक अवधि के लिए अपनी पूरी पावर देने में विफल रहता है तो इसे कोल्ड मूव नहीं माना जाएगा।
- अपरिहार्य कारणों से पत्तन सीमाओं के बाहर पाइलट वाल पोत की स्थिति में मास्टर अंगुले निकटतम पत्तन पर पाइलट को छोड़ने के लिए बाध्य होगा और मास्टर स्वामी या उसका प्रतिनिधि इस वापसी और उसकी सभी संबंधित औपचारिकताओं के लिए जिम्मेदार होगा और पाइलट की बोर्डिंग लॉजिंग, अन्य उपयुक्त व्ययों और वापसी पर होने वाले व्ययों की अदायगी भी करनी होगी। इसके अलावा तटीय पोतों के लिए रु० 76 00 और विदेशगामी पोतों के लिए 2 84 अमेरिकी डॉलर प्रति घंटा की दर से क्षतिपूर्ति पोत के स्वामी द्वारा तब तक देय होगी जब तक पाइलट पत्तन पर ड्यूटी के लिए वापस रिपोर्ट नहीं करता है।

**2.3. पोतों के विराम प्रभार**

क्र.सं.	विवरण	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	तटीय पोत (रु में)
(i).	0600 बजे से 1800 बजे के बीच पाइलटेंज के लिए 2 घंटे से कम नोटिस के साथ अथवा 1800 बजे और 0600 बजे के बीच पाइलटेंज के लिए 6 घंटे से कम नोटिस के साथ पाइलट की सेवाओं के लिए मागपत्र के रद्दीकरण हेतु	75 00	2005.00
(ii).	उस समय के बाद, जब मागपत्र दिया गया था, 30 मिनट से अधिक के लिए स्टीमर द्वारा पाइलट को रखने के लिए		
	(क) पहले घंटे या उसके भाग के लिए	37.50	1002 00
	(ख). प्रत्येक अनुवर्ती घंटे या उसके भाग के लिए	31.25	835 00

**टिप्पणी**

ऐसे मामले में जहां पाइलट स्टीमर पर बोर्ड करता है परन्तु यह सूचित करने पर वापस आ जाता है कि यह सेवाएं अपेक्षित नहीं हैं तो उपर्युक्त उप-मद (i) में विनिर्दिष्ट किए गए रद्दकरण प्रभार वसूल किए जाएंगे। यदि पाइलट को यह सूचित करते हुए पोत पर बोर्डिंग के 30 मिनट से अधिक समय के लिए प्रतीक्षा करवाई जाती है कि उसकी सेवाएं अपेक्षित नहीं हैं, उपर्युक्त उप-मद (ii) में विनिर्दिष्ट प्रभार रद्दकरण प्रभारों के अलावा वसूल किया जाएगा।

**2.4. बर्थ किराया प्रभार:**

**2411.** बर्थों के अधिग्रहण के लिए बर्थ किराया प्रभार जहां घाट क्रेन संस्थापित नहीं हैं

पोत का वर्गीकरण	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग प्रति जीआरटी	
	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर/सेंट में)	तटीय पोत (रु में)
तेल टैंकर से इतर पोत		
सभी पोत बिना जीआरटी पर ध्यान दिए	0 17 सेट न्यूनतम अडा 6 के अधीन	0 045 न्यूनतम रु 160.40 के अधीन

**242. तेल टैंकर और अन्य पोत**

पोत का वर्गीकरण	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग प्रति जीआरटी	
	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर/सेंट में)	तटीय पोत (रु में)
(i) टैंकर/तेल टैंकर	0.25 सेट न्यूनतम अडा 4.95 के अधीन	0.067 न्यूनतम रु 132.30 के अधीन
(ii). नौचालन पोत बाज, टग (स्टीमर और टैंकरों से इतर पोत)	अडा 3.096 प्रति पोत/घंटा	82.75 प्रति पोत/घंटा
(iii) फिशिंग पोत/ट्रॉल्स	अडा 0.495 प्रति पोत/घंटा	13.25 प्रति पोत/घंटा
(iv) वुडन रॉइंग पोट अनुषंगी इजनों के साथ या बिना	अडा 0.24 प्रति पोत/घंटा	6.50 प्रति पोत/घंटा
(v) दोहरी बैंकिंग	जब कभी कोई पोत बर्थ अभिग्रहण करते हुए अन्य पोत के साथ दोहरी बैंक किया जाता है तो इससे ऊपर विनिर्दिष्ट बर्थ किराये का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।	



## (vi). मदर जलयान

- (क). यदि मदर जलयान घाट के समीप बर्थ किए जाते हैं तो अन्य मर्वेन्ट पोतो पर यथा लागू सभी प्रभार वसूली-योग्य होंगे।
- (ख). यदि लगरगाह के बार लगर डाला जाता है तो कोई पाइलटेज शुल्क, बर्थ किराया, मूरिंग प्रभार तथा टग किराया प्रभार नहीं होंगे।
- (ग). यदि आंतरिक लगरगाह में लगर डाला जाता है तो बर्थ किराये के अलावा सभी लागू पोत संबंधित प्रभार वसूल किए जाएंगे।

## (vii). लैंश बार्ज

- (क). बर्थ किराया प्रभार कार्गो की लदाई और उतराई की कार्यवाही के दौरान तटीय पोत के लिए रु० 12 05 प्रति बार्ज प्रति घंटा अथवा उसका भाग या 0.45 अमेरिकी डॉलर प्रति बार्ज प्रति घंटा अथवा उसका भाग वसूल किया जाएगा।
- (ख). जब बार्ज सुरक्षित फलीटिंग क्षेत्र में प्रतीक्षा करते हैं, उनसे तटीय पोत के लिए रु० 4.00 प्रति बार्ज प्रति घंटा अथवा उसका भाग या 0.15 अमेरिकी डॉलर प्रति बार्ज प्रति घंटा अथवा उसका भाग वसूल किए जाएंगे।
- (ग). बार्जों की टाइंग के लिए प्रभार टगो या लॉचो, जैसी भी स्थिति हो, के लिए निर्धारित दर के अनुसार होगा।

## टिप्पणियाँ

1. बर्थ किराया बर्थ में पोत के मूरिंग के पूरा होने के समय से अथवा जब इसकी एकरींग पूरी हो जाती है, जो भी बाद में हो वसूल किया जाएगा।
2. (i). बर्थ किराया पोत द्वारा नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत देने के समय के 4 घंटे बाद रूक जाएगा। झूठे संकेत के लिए एक दिन के बर्थ किराया प्रभार (अर्थात् 24 घंटे) के बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष दंडात्मक बर्थ किराया वसूल किया जाएगा।

झूठा संकेत तब होगा जब पोत तैयार होने का संकेत देता है और पूर्वानुमान से पाइलट की मांग करता है जबकि वह इंजन तैयार नहीं होने अथवा कार्गो प्रचालन पूरा नहीं होने अथवा पोतों पर आरोप्य ऐसे अन्य कारणों से बर्थ छोड़ने के लिए तैयार नहीं होता है। जब पोत अपक्षीय लहर रात्रि नौचालन की कमी अथवा प्रतिकूल मौसम परिस्थितियों के कारण नौचालन में समर्थ नहीं होता है इसे तैयार होना का संकेत देने से अलग करता है।

- (ii). बर्थ किराये की समाप्ति के लिए निर्धारित समय-सीमा में पक्षीय ज्वारभाटा खराब मौसम या रात्रि नेविगेशन सुविधाओं के अभाव की वजह जैसी परिस्थितियों के लिए जलयान का प्रतीक्षा समय शामिल नहीं होगा।

3. पोत जो चक्रवात की वजह से पत्तन में रुकता है जिसके लिए उसे पत्तन प्राधिकारियों द्वारा चेतावनी भी दी जा रही हो उसे पात के मामले में चेतावनी देने और शुरूआत करने की अवधि के लिए विनिर्दिष्ट दरों पर प्रभाव वसूल किए जाएंगे जो चेतावनी के समय अपनी लदाई या उतराई को पूरा नहीं किया था लदाई या उतराई के बाद वाले दिन से समाप्त हो गया हो।
4. पोत जिसकी सुविधा के लिए उस बर्थ विशेष में प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की प्रकृति की वजह से समीपवर्ती बर्थ (बर्थों) को खाली रखा जाता है से पोत द्वारा अभिग्रहीत बर्थ के लिए बर्थ किराया प्रभार के अलावा खाली रखे गए बर्थों के लिए लागू बर्थ किराया प्रभार वसूल किए जाएंगे।
5. बर्थों के अनाधिकृत अधिग्रहण के लिए दंडात्मक प्रभार कानून के प्रासंगिक प्रावधानों नियमों और विनियमों के अनुसार किसी अन्य कार्यवाई के बिना पत्तन में बर्थ के अनाधिकृत अधिग्रहण के लिए बर्थ किराया प्रभार पोतों के एजेंटों/स्वामी को लिखित में 8 घंटे पहले अग्रिम सूचना या नोटिस देने के बाद निम्नलिखित दरों पर वसूल किए जाएंगे -

(i).	3 दिन या उसके भाग तक	:	बर्थ किराया प्रभारों की दर के तीन गुणा पर
(ii).	3 से अधिक और 6 दिनों तक	:	बर्थ किराया प्रभारों की दर के चार गुणा पर
(iii).	6 से अधिक और 9 दिनों तक	:	बर्थ किराया प्रभारों की दर के पांच गुणा पर
(iv).	9 से दिनों से अधिक और इस तरह अनुवर्ती दिनों के लिए	:	बर्थ किराया प्रभारों की दरों के छह गुणा पर और इसपर आगे

6. उस अवधि के लिए बर्थ किराया वसूल नहीं किया जाएगा जब पोत पत्तन उपस्कर की खराबी या बिजली गुल होने या पत्तन पर आशेष किन्हीं कारणों की वजह से अपने बर्थों पर पोत निष्क्रिय रहते हैं।

#### 7. वरीयता बर्थिंग अथवा आस्टिंग वरीयता

- (i). किसी पोत को वरीयता बर्थिंग उपलब्ध करवाने के लिए, एक दिवस (24 घंटे) के बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष शुल्क अथवा बर्थ पर पोत के वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिगणित बर्थ किराया प्रभारों का 75 प्रतिशत, जो भी अधिक हो, वसूल किया जाएगा।
- (ii). किसी पोत को आस्टिंग बर्थिंग उपलब्ध करवाने के लिए, एक दिवस (24 घंटे) के बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष शुल्क अथवा बर्थ पर पोत के वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिगणित बर्थ किराया प्रभारों का 100 प्रतिशत, जो भी अधिक हो, वसूल किया जाएगा।
- (iii). ऊपर यथा निर्दिष्ट 'वरीयता' / आस्टिंग प्रदान के लिए शुल्क निम्नलिखित श्रेणियों के अलावा सभी पोतों से वसूल किया जाएगा—
  - (क). रक्षा मंत्रालय के लेखा पर कार्गो ढोने वाले पोत।
  - (ख). सौहार्द दौड़ों पर आने वाले रक्षा पोत।
  - (ग). समुद्र विकास विभाग द्वारा अटार्कटिका एक्सपेडिशन के प्रयोजन के लिए किराये पर लिए गए पोत।
  - (घ). कोई अन्य पोत जिनके लिए पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा विशेष छूट प्रदान की गई हो।

#### 8. बर्थ आरक्षण

- (i). कंटेनर जलयान के लिए अग्रिम आरक्षण की अपेक्षा करने वाले शिपिंग लाइन को जलयानों के अनुसूचित आगमन के कम से कम 3 महीने पहले अग्रिम सूचना देनी होगी। अन्य पोतों के मामले में, न्यूनतम 1 महीने का नोटिस देना होगा। बर्थ आरक्षण की मांग किए जाने के समय बर्थ पर जलयान के समाहित विराम की सूचना भी शिपिंग लाइन को देनी होगी।
- (ii). एकल दिवस (24 घंटे) के लिए बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष अथवा बर्थ पर जलयान के समाहित विराम के लिए बर्थ किराये का 25 प्रतिशत, जो भी अधिक हो, बर्थ आरक्षण वसूल किया जाएगा।
- (iii). यदि शिपिंग लाइन पूर्व-आरक्षित समय पर जलयान नहीं लाते हैं तो अग्रिम रूप में भुगतान की गई बर्थ आरक्षण राशि खत्म हो जाएगी।
- (iv). लाइनर जलयान बर्थों के लिए आरक्षित समय के शुरू होने के 6 घंटों के भीतर पहुंच जाने चाहिए और गैर-लाइनर जलयान अपने आगमन के लिए निर्दिष्ट किए गए समय के 24 घंटों के भीतर पहुंच जाने चाहिए।

## अध्याय - III

## घाटशुल्क प्रमारों की अनुसूची

न्यू मेगलूर के पत्तन से नौभरित अथवा उतारे गए सामानों पर घाटो जटिटयो और उतराई स्थानों (इसके बाद घाटशुल्क देयताए पढें) के इस्तेमाल के लिए भुगतान की जाने वाली दरे नीचे विनिर्दिष्ट की गई है—

## 3.1. ब्रेक-बल्क कार्गो

क्र.सं.	कार्गो का विवरण ब्रेक बल्क कार्गो	यथामूल्य दर	
		विदेशी दर	तटीय दर
1	मसाले (इलायची अदरक हल्दी कोरिएण्डर सीड काली मिर्च मिर्च आदि)	0.015%	0.009%
2	मछली शुष्क स्वच्छ नमकीकृत सरक्षित अथवा फ्रोजन परोन्स फ्रॉग लेग्स और सरक्षित अथवा फ्रोजन लाव्सटर्स	0.059%	0.036%
3	यार्न कॉटन और वूल रां बेकार या उत्पादित स्टेपल फाइबर	0.059%	0.036%
4	एरिकनटस बीडी पत्ते और बीडिया कॉफी इस्टेट कॉफी एसस या फ्राउडर मेगनिसाइड ल्यूमिनेटस मानाजाइट बाक्साइड रूटल सैंड चदन की लकड़ी के लटठे और उत्पाद चाय काफी/काफी हस्क तम्बाकू।	0.074%	0.044%
5	अस्फाल्ट बिटुमेन	0.237%	0.142%
6	काई अन्य गैर-बल्क मदे	0.296%	0.178%

## टिप्पणी

यथामूल्य दरे निर्यात के लिए एफभावा मूल्य आयातो के लिए सीआईएफ मूल्य और तटीय कार्गो के लिए उतराई के तटीय बिल में यथा दिए गए मूल्य के आधार पर आधारित होगी।

## 3.2. बल्क कार्गो

क्र.सं.	कार्गो	इकाई	विदेशी (रु. में)	तटीय (रु. में)
1.	(क). तैयार उर्वरक			
	एमओपी यूरिया डीएपी, एनपीके सीएएन अमोनिया सल्फेट और काई अन्य तैयार उर्वरक	मी.ट.	25.90	15.54
	(घ). उर्वरक कच्चा माल			
	सल्फेट/रॉक फास्फेट	मी.ट.	29.60	17.76
2.	खाद्यान्न और खाद्य उत्पाद			
	(क) चीनी गेहूँ, मज दाले (बैग/बल्क)	मी.ट.	29.60	17.76
	(ख) चीनी, शुगरकैंडी अथवा क्यूब	मी.ट.	29.60	17.76
3.	पीओएल			
	(क) मोटर स्पीरिट	मी.ट.	51.80	51.80
	(ख) सुपरियर केरोसिन तेल	मी.ट.	51.80	51.80
	(ग) डीजल ऑयल	मी.ट.	51.80	51.80
	(घ) कच्चा तेल	मी.ट.	51.80	51.80
	(ड) नाफ्था	मी.ट.	51.80	51.80
	(च) फरनेस तेल	मी.ट.	51.80	51.80
	(छ) ग्रीस	मी.ट.	48.10	48.10
	(ज) अस्फाल्ट/कोलतार/बिटुमेन	मी.ट.	48.10	48.10
	(झ) अन्य	मी.ट.	51.80	51.80
4.	अन्य रसायन			
	(क). अमोनिया द्रव या गैस	मी.ट.	51.80	31.08
	(ख) फास्फोरिक अम्ल और स्टाइरेन मोनोमेर	मी.ट.	44.40	26.64

क्र.सं.	कार्गो	इकाई	विदेशी (रु० में)	तृतीय (रु० में)
	(ग) सल्फरिक अम्ल	मी ट	44 40	26 64
	(घ). आर्थोजाइलन्स	मी ट	44 40	26 64
	(ड) एथलिन डिकलोराइड (ई डी सी)	मी ट	44.40	26.64
	(च) साइक्लोहेक्सोनन	मी ट	44 40	26 64
	(छ). क्यूमेन	मी ट	44 40	26.64
	(ज). मेथनील	मी ट	44 40	26 64
	(झ). फिनील	मी ट	44 40	26 64
	(ञ). कार्बोट्रिक सोडा डाइ	मी ट	44 40	26 64
	(त). ऊपर विनिर्दिष्ट नहीं किए गए क्रिस्टल्स द्रवों में सभी प्रकार के अम्ल/रसायन	मी ट	44 40	26.64
5.	खाद्य तेल और अन्य द्रव			
	(क) पाम तेल वनस्पति तेल आदि	मी ट	37 00	22.20
	(ख) ऑयल सीड्स	मी ट	37 00	22 20
	(ग). मोलासेस	मी ट	37.00	22 20
6.	लोह और स्टील सामग्रियां			
	(क). लोह और स्टील प्लेट, पाइप, ट्यूब स्टील वायर कोइल्स (वैयक्तिक पीस के भार पर ध्यान दिए बिना)	मी ट	37.00	22.20
	(ख) लोह और स्टील स्क्रेप और ड्रप्स	मी ट	29.60	17 76
	(ग). पिग आयरन/स्पज आयरन	मी ट	37 00	22 20
	(घ) सयत्र और मशीनरी	मी ट	96 20	57.72
7.	ग्रेनाइट किसी भी रूप में	मी ट	33 30	19.98
8.	अयस्क/घातु			
	(क). मैंगनीज अयस्क	मी ट	22 20	13.32
	(ख). परलाइट अयस्क	मी ट	22 20	13.32
	(ग). क्रोमेट अयस्क	मी ट	22 20	13 32
	(घ) बेन्टोनेट और बालकले सैंड/किसी भी श्रेणी का क्ले	मी ट	14 80	8.88
	(ड). रॉक सैंड	मी ट	20 00	12 00
	(च) जिंक कस्ट्रेट	मी ट	77 70	46.62
	(छ) कॉपर कस्ट्रेट	मी ट	29.60	17.76
	(ज) कॉपर कैथोड	मी ट	92 50	55.50
	(झ) कॉपर वायर रॉड्स केबल्स, बार्स ब्लॉक्स	मी ट	74 00	44.40
	(ञ) चूनापत्थर	मी ट	25.90	15 54
	(त) अल्युमिनियम और टिन	मी ट	81 40	48.84
	(थ) केआईओसीएल से इतर लोह अयस्क	मी ट	25 90	25.90
	(द) कोई अन्य अयस्क बल्क में	मी ट	25.90	15 54
	(ध). स्लग	मी ट	25.00	15 00
9.	गैस			
	एलपीजी/एलएनजी अथवा किसी अन्य रूप में कोई गैस	मी ट	133.20	79 92
10.	टिम्बर और संबंधित उत्पाद			
	(क). प्लाइवुड सहित सभी प्रकार के लटकों के टिम्बर	CBM	37 00	22 20
	(ख). वुड पल्प और वुड चिप्स	मी ट	29 60	17 76
	(ग). बेकार पेपरों सहित सभी प्रकार के पेपर	मी ट	37.00	22 20
11.	कोयला और कोक बल्क में			
	(क). ताप कोयला	मी ट	18.50	18.50
	(ख). कोयला (ताप कोयले से इतर) और कोक	मी ट	18 50	11 10
12.	सीमेंट			
	(क). 3.00 लाख टन प्रतिवर्ष तक	मी ट	44 40	26 64
	(ख). 3.00 लाख टन से अधिक और 4.00 लाख टन तक प्रतिवर्ष	मी ट	37 00	22 20

क्र.सं.	कार्गो	इकाई	विदेशी (रु० में)	तटीय (रु० में)
	(ग) 400 लाख टन प्रतिवर्ष से अधिक	मी.ट.	29 60	17 76
13.	जिप्सम, क्लिंकर	मी.ट.	22 20	13 32
14.	अन्य			
	(क) कच्चा काजू गिरी	मी.ट.	25 90	15 54
	(ख) अजू कर्नल्स	मी.ट.	40 70	24 42
	(ग) काजू रोल लिफ्ट	मी.ट.	29 60	17 76
	(घ) पटसन और पटसन उत्पाद	मी.ट.	40 70	24 42
	(ङ) फेस सिलीकॉन	मी.ट.	29 60	17 76
	(च) रक्षा भंडार उपस्कर	मी.ट.	96 20	57 72
	(छ) सभी प्रकार के ऑयल कंक और फूडर	मी.ट.	22 20	13 32
	(ज) साथ नहीं लाए गए वैयक्तिक सामान	मी.ट.	74 00	44 40
	(झ) यात्रियों अथवा नाविकों के साथ आने वाले बगै निशुल्क और कार्मिक बगै घोंड आर पातों से ड्यूटी पर जाने वाले गिरेलू कार्मिकों के साथ आने वाले सामान और उनके लिए भोजन उपलब्ध करवाने के लिए पशु मीट।		निशुल्क	निशुल्क
	(ञ) मिल स्केल	मी.ट.	35 00	21 00
15.	नमक	मी.ट.	22 20	13 32
16.	राइस ब्रान	मी.ट.	22 20	13 32
17.	टैपिओका चिप्स फ्लोर स्टार्च बगै म वस्तु तथा इमली बीज पाउडर	मी.ट.	37 00	22 20
18.	प्याज	मी.ट.	22 20	13 32
19.	ऊपर विनिर्दिष्ट से इतर प्रत्येक वर्ग का सामान	मी.ट.	48 10	28 86

मी.ट. = मीट्रिक टन

सीबीएम = घन मीटर

**टिप्पणियाँ**

1. पत्तन के अधिकृत अधिकारियों की लिखित अनुमति के बिना पत्तन परिसर में निर्यात कार्गो को प्रवेश नहीं दिया जाएगा। सामान्यतः पोत के लिए निर्यात कार्गो निर्यात के लिए पोत का खोलें जाने के बाद ही भूगतान दी जाएगी।
2. घाटशुल्क न्यू मेगलूर के घाटा भंडारण स्थानांतरण शेंडा अथवा उतराई स्थानों में सामानों के भंडारण के लिए किराये संबंधी किन्हीं प्रभारों के अलावा होगा।
3. आयात/निर्यात आवेदनपत्रों या दस्तावेजों में सहायन के लिए अनुरोध के साथ रु० 10/- का शुल्क देना होगा जोकि वापसी-योग्य नहीं होगा।
4. सभी तटीय कार्गो/कटेनरा ताप कायले से इतर कच्चे तेल सहित पीआरएल लाह अथवा गैर लाह अथवा गुट्टिकाओं के लिए कार्गो/कटेनरा संबंधी प्रभार सामान्य कार्गो के तदनुसंगी प्रभार/कटेनरा संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होंगे।
5. घाटशुल्क की गणना करने की पद्धति
  - (i). नौभरण के लिए आशयित सभी सामान निर्यात आवेदनपत्र पर निर्धारित किए जाएंगे और घाटशुल्क सामानों को नौभरित किए जाने से पहले भुगतान करना होगा।
  - (ii). न्यू मेगलूर के पत्तन की सीमाओं के भीतर उतार गए सभी सामान आयात आवेदनपत्र पर निर्धारित किए जाएंगे और घाटशुल्क सामानों की सुपुर्दगी से पहले भुगतान करना होगा।

- (iii) घाटशुल्क देयताएँ आयातों, लौह तथा स्टील स्क्रेप, अयस्को और बल्क में अन्य सामानों के मामले में पोत के कार्गो के विनिहित टनभार पर परिकलित किए जाएंगे।
- (iv) उप-नियम (iii) में उल्लिखित स इतर कार्गो के मामले में, घाटशुल्क ऊपर दी गई घाटशुल्क की अनुसूची में सामानों की प्रत्येक मद के सामने विनिर्दिष्ट इकाई के अनुसार परिकलित किया जाएगा।
- (v) घाटशुल्क देयताएँ प्रत्येक सामान मद के कुल टनभार पर परिकलित किया जाएगा। इस प्रयोजन के लिए सबधित बिल अथवा अन्य शिपिंग दस्तावेज में यथा विनिर्दिष्ट प्रत्येक पैकेज के निवल टनभार पर नहीं सकल को लिया जाएगा परन्तु पत्तन द्वारा नए सिरे से जाच की जा सकेगी यदि परिस्थितियाँ ऐसी अपेक्षा करती हैं। इन दस्तावेजों के अभाव में अथवा उसमें सकल टनभार के विशिष्टीकरण के अभाव में वास्तविक जाच द्वारा निर्धारित टनभार सकल टनभार के रूप में लिया जाएगा।
- (vi) दरमानों में देयताओं की गणना करने के प्रयोजन के लिए —
  - (क). एक इकाई भार द्वारा अर्थात् 1 टन (1000 किलोग्राम)
  - (ख). एक इकाई माप द्वारा अर्थात् 1 घन मीटर
  - (ग). एक इकाई द्रव माप द्वारा (क्षमता) अर्थात् 1000 लिटर
- (vii) वैयक्तिक मद की मात्रा अथवा क्षमता द्वारा सकल भार अथवा माप परिकलित करने में, 0.50 तक और सहित दशमलव 0.50 गारेगणित किया जाएगा और 0.50 से अधिक दशमलव एक इकाई रूप में परिगणित किया जाएगा।
- (viii) विविध चरित्र के सामानों वाले पैकेजों पर निर्धारण वैयक्तिक कार्गो मदों के लिए लागू दर के आधार पर वसूल किया जाएगा।
- (ix) जहाँ निशान विशिष्ट नहीं होते हैं और कार्गो बल्क में यात्रा ऐसी परिस्थितियों में उतारा जाता है कि उस मामले में टनभार एक दम से तैयार नहीं हो पाता,
  - (क). यदि कार्गो घाट पर उतारा जाता है, टनभार वास्तविक माप को लेने हुए और इसे एक घन मीटर से एक टन में परिवर्तित करते हुए निर्धारित किया जाएगा।
  - (ख). यदि कार्गो बाह्य सड़कों पर पोत से क्राफ्ट द्वारा ले जाया जाता है तो क्राफ्ट की लाइसेन्सशुदा वहन क्षमता को टनभार में लिया जाएगा।
- (x) किसी कार्गो को अनेखाकित सामानों के रूप में वर्गीकृत किए जाने से पहले, प्रारम्भिक सीमाशुल्क वर्गीकरण यह देखने के लिए अवलोकित किया जाएगा कि क्या कार्गो को ऊपर दी गई अनुसूची में उल्लिखित विशिष्ट श्रेणियों में से किसी श्रेणी के अधीन वर्गीकृत किया जा सकता है।

## 6. वापसी

पत्तन की सीमाओं के भीतर बोर्ड पर अथवा जेट्टियों गुन हुए सामानों के मामले में देयताओं की वापसी नहीं की जाएगी। तथापि यदि अथवा जेट्टियों से फेंके गए सामानों लौटने कबाड़ नहीं के मामले में, घाटशुल्क की वापसी पत्तन न्याय के अधिकृत अधिकारी से प्रमाणपत्र प्रस्तुत करने पर विचार किया जाएगा जिसमें उन परिस्थितियों का औचित्य दिया जाएगा जिनके अंतर्गत सामानों को बोर्ड से अथवा जेट्टियों से फेंका गया था। यदि सामानों का साल्टा किया जाता है और पत्तन सीमाओं के बाहर उतारा जाता है तो घाटशुल्क देयताएँ यथानुसार आधार पर वसूल किए जाएंगे।

## 7. घाट अथवा जेट्टियों पर पत्तनगण्ड (कार्गो का प्रदस्तन)

- (i) पत्तन किसी निर्यात कार्गो की सुरक्षा और उसके घाट या जेट्टियों में प्रदस्तन की परेक्ष्यता नहीं करेगा।

- (ii) पत्तन तट पर सुरक्षा कर सकता है आर स्थानांतरण क्षेत्र को संप्रेषित करता है और सभी आयात सामान्य कार्गो और अन्य कार्गो जिनके लिए जलयानों से सीधे ओवरसाइड सुपुर्दगी के लिए सिवाय बल्क कार्गो के पत्तन और सीमाशुल्क द्वारा विशेष मामले में अनुमति दी जाती है और इस सेवा के लिए घाटशुल्क के अलावा निम्नलिखित प्रभार वसूल किए जाएंगे।
- (क) पत्तन द्वारा प्रोद्भूत वास्तविक लेबर प्रभार जमा 20 प्रतिशत उपरिच्युत।
- (ख) दरमान में निर्धारित दरों के अनुसार क्रेन किराया प्रभार, यदि पत्तन द्वारा क्रेन उपलब्ध करवाई जाती है।
- (ग) दरमाना में निर्धारित दरों के अनुसार फोर्क लिफ्ट किराया प्रभार यदि पत्तन द्वारा फोर्कलिफ्ट उपलब्ध करवाई जाती है।
- (घ) स्वीकार्य समयोपधि भत्ता।
- (iii) रियायती प्रशुल्क के लिए पात्र तटीय कार्गो के मामले में जलयान से तट स्थानांतरण और घाट स/को भंडारण याई परिचालना में स्थानांतरण के मामले में, उपर्युक्त अनुसूची में निर्धारित दरों का 60 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।

## 8 पोतातरण सामान

- (i) घाट पर उतारा और नौभरित कार्गो अन्यथा उपलब्ध के अलावा, से पूरा घाटशुल्क वसूल किया जाएगा। तटीय कार्गो/पोत के मामले में पोतातरण प्रभार तटीय कार्गो के लिए यथा निर्धारित रियायती दर पर होगा।
- (ii) हालांकि कार्गो मूल रूप से घाट पर उतार गए पोतातरण के लिए नौभरण के पत्तन पर विनिहित है और पोतातरण के लिए न्यू मेगलूर के पत्तन पर बाद में सहायित स्थानीय के लिए विनिहित कार्गो पर लागू घाटशुल्क का 85 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।
- (iii) ओवरसाइड उतारे गए अथवा ओवरसाइड नौभरित (जलयान से जलयान) कार्गो पर लागू घाटशुल्क दर का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा सिवाय भारतीय पत्तन के लिए विनिहित खाद्यान्ना और तेल टंकरों से छोटे पोतों में पोतातरित अथवा पत्तन सीमाओं के भीतर बल्क करियर के।
- (iv) घाटशुल्क भारतीय पत्तन के लिए विनिहित खाद्यान्ना पर रु० 1/- प्रति टन पर वसूल किया जाएगा और पत्तन पर टंकर या बल्क करियर से छोटे पोत पर पोतातरित किया जाएगा। यह प्रभार इस पत्तन पर उतारी गई पोतातरण मात्रा के मामले में वसूल नहीं किया जाएगा।
- (v) यदि तटीय नौचालनों पर भारतीय पत्तन पर अनुवर्ती पोतातरण के लिए एनएमपीटी पर विदेशी पत्तन का कार्गो उतारा जाता है तो विदेशगामी के लिए निर्धारित पोतातरण दर का 50 प्रतिशत और तटीय लेग के लिए उस निर्धारित का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।

## 9 घाटशुल्क से छूट प्राप्त सामान

निम्नलिखित सामान श्रेणिया घाटशुल्क प्रभारों से छूट-प्राप्त होगी

- (i) सबद्ध उपभाज्य/ गैर-उपभाज्य जलयान भंडार।
- (ii) शार्त्री और नाविका के सबद्ध बैग और उनके साथ रहने वाले वैयक्तिक सामान।
- (iii) बल्क में कार्गो की उतराई अथवा लदाई अथवा गील या फटे हुए बैगों को बदलने की सुविधा के लिए जलयान में भज गए खाली गनीज और ट्वाइन्स।
- (iv) न्यू मेगलूर पत्तन न्यास को अथवा द्वारा प्रेषित सामान।
- (v) डाक सेवा बैग।

**अध्याय - IV****कटेनर प्रभार****4.1. घाटशुल्क प्रभार**

क्र.स.	कटेनर आकार	दर प्रति कटेनर			
		खाली		लदे हुए	
		विदेशी (रु० में)	तटीय (रु० में)	विदेशी (रु० में)	तटीय (रु० में)
1.	20 तक	44 40	26 64	222 00	133 20
2.	20 से अधिक और 40 तक	66 60	39 96	333 00	199 80
3.	40 से अधिक	88 80	53 28	444 00	266 40

**4.2. भंडारण प्रभार**

क्र.स.	कटेनर आकार	दर प्रति कटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग	
		विदेशी (अ.ड. में)	तटीय (रु० में)
1	20 तक	0 214	9 53
2	20 से अधिक और 40 तक	0 321	14 30
3	40 से अधिक	0 428	19 07

**टिप्पणियाँ**

1. खाली या भरे हुए उतारे गए/नौभरित कटेनरो पर 1 दिन की निशुल्क अवधि स्वीकृत की जाएगी।
2. ऊपर निर्धारित निशुल्क अवधि में सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और पत्तन के गैर-कार्यदिवस शामिल नहीं होंगे।
3. परित्याग किए किए एफसीएल कटेनरो/पोतवशिक के स्वामित्व वाले कटेनरो पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्याग की सूचना प्राप्ति की तारीख अथवा कटेनर के उतारने के दिन से 75 दिन इनमें से जो भी पहल हो निम्नलिखित शर्तों के अधीन लगाया जाएगा
  - (i). परेपिती किसी समय परित्याग का पत्र जारी कर सकता है।
  - (ii). यदि परेपिती परित्याग का ऐसा कोई पत्र जारी नहीं करना चाहता तब कटेनर एजेंट/एमएलओ भी निम्नलिखित शर्तों के अधीन परित्याग संबंधी पत्र जारी कर सकता है
    - (क). लाइन कार्गो के साथ कटेनर की अभिरक्षा रखेगा और पत्तन परिसर से वापस लेगा या हटाएगा, और,
    - (ख). लाइन कटेनर की अभिरक्षा लेने के पूर्व कार्गो और कटेनर पर प्रादुर्भूत सभी पत्तन प्रभार अदा करेगा।
  - (iii). कटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करेगा और दुलाई तथा माल उतराई की लागत वहन करेगा। निर्धारित अवधि के भीतर उनका यह कार्यवाई करने में असफल रहने पर कटेनर पर भंडारण प्रभार तब तक लगाए जाते रहेंगे जब तक कि शिपिंग लाइन्स कार्गो उतारने के लिए सभी आवश्यक कार्यवाइया नहीं करती।
  - (iv). जहां कटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा छीन/जब्त कर लिया जाता है और उसे 75 दिन की निर्धारित समय-सीमा के भीतर खाली नहीं किया जाता है तब उस पर कार्गो छोड़ने के सीमाशुल्क आदेश के दिन से भंडारण प्रभार लागू होना बंद हो जाएगा बशर्त कि शिपिंग लाइन्स आवश्यक



औपचारिकताएँ पूरी करें और दुलाई तथा माल उतराई की लागत वहन करें। अन्यथा शिपिंग लाइन/परेषिटी को पत्तन परिसर से कटेनर को हटाकर सीमाशुल्क आबद्ध क्षेत्र में ले जाना चाहिए और उस मामले में भंडारण प्रभार ऐसे कटेनर हटाने के दिन से लागू होना बंद हो जाएंगे।

4. कटेनर पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोदभूत नहीं होगा जब एनएमपीटी उपयोक्ता के अनुरोध पर कटेनर की सुपुर्दगी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो।
5. यदि परिचालनात्मक क्षेत्र उपयोक्ताओं को किराया शर्तों पर लाईसेंस पर दिया जाता है तो उसपर कटेनरों पर भंडारण प्रभार/कार्गो पर विलंबशुल्क वसूल नहीं किया जाएगा।

#### 4.3. रि-स्टो प्रभार:

अन्य गतव्य के लिए विनिहित कटेनर उसी नौचालन में समान पोत में उतारे गए और पुनः लादे गए निम्नलिखित दरे वसूल की जाएंगी

क्र.सं	कटेनर आकार	दर प्रति कटेनर			
		खाली		लदे हुए	
		विदेशी (रु० में)	तटीय (रु० में)	विदेशी (रु० में)	तटीय (रु० में)
1	20 तक	22 20	13 32	37 00	22 20
2	20 से अधिक और 40 तक	33 30	19 98	55 50	33 30
3	40 से अधिक	44 40	26 64	74 00	44 40

#### सामान्य टिप्पणियाँ:

1. कटेनरों पर घाटशुल्क कटेनरों की विषय-सामग्री पर ध्यान दिए बिना वसूल किया जाता है।
2. कटेनर से हटाया गया भरा कार्गो और उस प्रयोजन के लिए पट्टे पर आबद्धित क्षेत्र से इतर अतरण क्षेत्र में चट्टा लगाए गए कटेनर में भरण के लिए कार्गो अध्याय V विलंबशुल्क में विनिर्दिष्ट कार्गो पर यथा लागू देय होगा।
  - (i). कटेनरबद्ध आयात कार्गो  
विलंबशुल्क की वसूली के लिए कटेनर से बाहर निकाले गए आयात कार्गो के लिए निशुल्क दिवस खाली किए जाने की तारीख के अगले दिन से गिनती किए जाएंगे।
  - (ii). कटेनरयुक्त निर्यात कार्गो  
विलंबशुल्क की वसूली के लिए निर्यात कार्गो हेतु निशुल्क दिवस उस तारीख से परिगणित किया जाएगा जब कार्गो अतरण क्षेत्र में प्रवेश करता है और विलंबशुल्क प्रभार यदि कोई हो, होता है निशुल्क दिवसों की समाप्ति के अगले दिन से कटेनर में भरे जान तक परिकलित किया जाएगा।
3. आवेदक का आबद्धित किराया स्थान पर भंडारित सामानों के लिए सभी जोखिम तथा जिम्मेदारियाँ स्वीकार करनी होंगी और ऐसे स्थानों में भंडारित स्थानों की सुरक्षा के लिए अपना व्यवस्था करनी होंगी। जब कभी पातवणिक द्वारा पत्तन उपस्कर का उपयोग किया जाएगा उसके किराया प्रभार समय-समय पर लागू होने वाले दरमान के अनुसार अलग-से वसूल किए जाएंगे।

#### 4.4. कटेनर प्रहस्तन के लिए स्प्रेडरों के किराया प्रभार

क्र.सं	विवरण	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग
1.	20' स्प्रेडर	111 00
2	40' स्प्रेडर	166 50

## 4.5. कटेनर प्रहस्तन प्रभार

क्र.सं.	कटेनर आकार	दर प्रति कटेनर			
		खाली कटेनर		लदा हुआ कटेनर	
		विदेशी (रु० में)	तटीय (रु० में)	विदेशी (रु० में)	तटीय (रु० में)
1.	20' तक	90.28	54.17	189.44	113.66
2.	20' से अधिक और 40' तक	135.42	81.25	284.16	170.50
3.	40' से अधिक	180.56	108.34	378.88	227.33

## 4.6. आश्रितन कटेनर के लिए बिजली तथा अनुवीक्षण प्रभार

क्र.सं.	कटेनर आकार	दर प्रति 4 घंटे अथवा उसका भाग प्रति कटेनर
1.	20' कटेनर तक	रु० 117.00
2.	20' से अधिक और 40' कटेनर तक	रु० 142.00
3.	40' कटेनर से अधिक	रु० 167.00

## टिप्पणियाँ:

- एनएमपीटी की पूर्वानुमति के बिना पल्लन जखिर में किसी निम्न उपस्कर के लिए अनुमति नहीं दी जाएगी।
- किराया प्रभार उपयोग के लिए उपस्कर उपलब्ध करवाने जाने के समय में शुरू होगा।
- यदि उपस्कर को बिना उपयोग के अपने पास रखा जाता है तो गिराम प्रभार रु० 100 प्रति घंटा अथवा उसका भाग की दर पर प्रभाव होगा।
- रु० 300 प्रति उपस्कर का प्रभार वसूल किया जाएगा यदि किराये की अवधि की शुरुआत से पहले लिखित में रद्दीकरण का मांगपत्र प्राप्त होता है, वरतें ऐसे प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे यदि रद्दीकरण का नोटिस मांगपत्र को अनुपालन करने के लिए एनएमपीटी द्वारा कार्रवाई शुरू किए जाने से पहले प्राप्त हो गया था। यदि किराये की अवधि के शुरू होने से पहले रद्दीकरण का लिखित नोटिस प्राप्त नहीं होता है अथवा जहां आवेदित अवधि के केवल एक हिस्से के लिए उपयोग किया जाता है तो मांगपत्र की पूर्ण अवधि के लिए देय प्रभार वसूल किए जाएंगे। यदि एनएमपीटी मांगपत्र की संपूर्ण अवधि अथवा उसके भाग के लिए अपनी सुविधा के अनुसार उपस्कर की आपूर्ति करने में असमर्थ रहता है तो उपस्कर की आपूर्ति नहीं किए जाने की अवधि के लिए कोई प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा।
- किरायेदार किराये पर लिए गए उपस्कर को नहीं रोकेगा अथवा उसके एजेंटों या कर्मचारियों या ऐसे किराये के साथ काम करने वाले अन्य व्यक्तियों द्वारा नहीं रोका जाएगा उक्त उपस्कर की लिफ्टिंग क्षमताओं की अपेक्षा कोई अधिक भारी नहीं उठाया जाएगा।
  - किरायेदार को उपर्युक्त शर्त का पालन नहीं करने पर रु० 500 प्रति शर्त भंग की जुर्माना अदा करना होगा जब कभी वह एनएमपीटी द्वारा ऐसे भंग का दोषी पाया जाएगा।
  - उपर्युक्त शर्त के बीच में इसके द्वारा उपयोग किए जा रहे उपस्कर की वजह से नुकसान, यदि कोई हो, की लागत ऊपर उल्लिखित जुर्माने के अलावा होगी और किरायेदार से वसूली की जाएगी और उपस्कर की बदलाव कीमत भी शामिल होगी यदि इससे होने वाला नुकसान जरूरी वसूली कर देता है। बीमा कम्पनी से उपस्कर के नुकसानों के दावे को स्वीकार किए जाने पर इसे किरायेदार को वापस कर दिया जाएगा जिससे नुकसान की लागत वसूल की गई थी।
- एनएमपीटी किराये के लिए इसकी आपूर्ति की अवधि के दौरान उपस्कर के उपयोग से प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से व्यक्ति के जीवन को होने वाले किसी जोखिम किसी नुकसान या क्षति के लिए किरायेदार या किसी व्यक्ति के प्रति जवाबदेह नहीं होगा। किरायेदार उपस्कर अथवा किसी अन्य व्यक्ति या संपत्ति सहित पल्लन से संबंधित किसी संपत्ति को किराये पर आपूर्ति की अवधि के दौरान उपस्कर के उपयोग से प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से होने वाले सभी नुकसान या नुकसान या जोखिम के लिए एनएमपीटी को जिम्मेदार नहीं ठहराएगा।

किरायेदार की जवाबदेही इस तथ्य द्वारा प्रभावित नहीं होगी कि ऐसा नुकसान या क्षति या जीवन को जोखिम पतन के किसी कर्मचारी के किसी कृत्य या चूक की वजह से हुई है। किरायेदार कामगार क्षतिपूर्ति अधिनियम 1923 के अधीन सभी देयताओं के लिए भी एनएमपीटी को इंडेमनिफाइ करेगा।

7. जब उपस्कर की माँग विशिष्ट घटों के लिए की जाती है, परन्तु लगातार उपलब्ध नहीं करवाया जाता है परन्तु पतन की सुविधा से अलग-समय पर उपलब्ध करवाया जाता है तो प्रभार इस तरह परिकलित किए जाएंगे जैसे यदि किराया कार्य के प्रत्येक स्पेल के पूरा होने की बजाय अलग से कार्य की अलग-अलग अवधियों को जोड़कर अनवरत अवधि के लिए था।
8. अभियांत्रिक कमियों की वजह से उपस्कर के खराब होने की स्थिति में, सम्मत में लगने वाला समय किराा प्रभारों की गणना में घटाया जाएगा।
9. जहाँ कहीं तटीय कटेनर प्रहस्तन के लिए पृथक दर निर्धारित नहीं की गई हो, स्वीकार्यता और रियायत की सीमा अनुसूची 1.2 - सामान्य शर्तें एवं निबन्धन के खंड (v) द्वारा शासित होगी।

### अध्याय - V

#### विलंबशुल्क

##### 5.1.1 आयात

निम्नलिखित दसों पर विलंबशुल्क प्रभार निशुल्क दिवसों और निशुल्क अवधियों की समाप्ति के बाद पतन के स्थानांतरण शेंडो या खुले स्थान में छूटे सभी सामानों के मामले में उनकी सुपुर्दगी किए जाने तक वसूल किए जाएंगे।

क्र.सं.	वर्गीकरण	इकाई	दर
1	स्थानांतरण शेंडो अथवा खुले स्थानांतरण क्षेत्र में रखे गए सामान सिनाय जिनपर घाटशुल्क देयताओं वी दर प्रत्येक के लिए अथवा नम्बर द्वारा निर्धारित की जाती है	प्रति घाटशुल्क इकाई प्रतिदिन	(क) प्रथम सप्ताह रु० 3 00 (ख) दूसरा सप्ताह रु० 5 00 (ग). अनुवर्ती अवधि रु० 7 00
2	स्थानांतरण शेंडो में पड़े सामान जिनपर घाटशुल्क यथामूल्य आधार पर वसूल विन्या जाता है	प्रति सीडीएम प्रतिदिन	(क) प्रथम सप्ताह रु० 3 00 (ख). दूसरा सप्ताह रु० 5.00 (ग). अनुवर्ती अवधि रु० 7.00

#### टिप्पणियाँ:

##### 1. निशुल्क दिवस

- (i). नीचे निर्धारित निशुल्क दिवसों में सीमाशुल्क अवकाश दिवस और पतन के गैर-कार्यदिवस शामिल नहीं होंगे।
- (ii). पोतों से जेटिद्यों, घाटों या घाटों तक सामानों की पूर्ण उतराई की तारीख के अगले सात कार्य दिवस (सीमाशुल्क अवकाश दिवस और पतन के गैर-कार्य दिवस अतिरिक्त) निशुल्क अवधि के रूप में स्वीकार्य होंगे।

जब सामानों को पोतों से लाइटरो बार्जों या अन्य फ्लोटिंग क्राफ्ट पर उतारा जाता है तो सात कार्यदिवस जेटिद्यों घाटों या घाटों पर लाइटरो बार्जों अथवा अन्य फ्लोटिंग क्राफ्ट से सामानों की उतराई पूरी होने की तारीख से परिगणित की जाएगी।

- (iii) साल्वेज सामानों के मामले में निशुल्क दिवस कर्नाटक राज्य के आधिकारिक राजपत्र में प्राप्तकर्ता या रेक्स द्वारा साल्वेज की अधिसूचना की तारीख के अगले दिन से गिनती किए जाएंगे।

## 2. निःशुल्क अवधि:

निम्नलिखित निःशुल्क अवधिया ऊपर निर्धारित निःशुल्क दिवसों के अलावा स्वीकार्य होंगी—

- (i). अवधिया जिस दौरान सामानों को सीमाशुल्क के कलेक्टर द्वारा सीमाशुल्क अधिनियम 1962 (1962 का 152) की धारा 144 की उप-धारा (3) और (4) के अधीन जाच के लिए बंधक बनाया जाता है आयातकों की ओर से किसी चूक अथवा लापरवाही की वजह से अनारोप्य सीमाशुल्क के कलेक्टर द्वारा प्रमाणित और मूल्यांकन की सामान्य प्रक्रिया के अलावा, जमा एक कार्यदिवस। सीमाशुल्क अवकाश दिवस निःशुल्क अवधियों के अलावा भी नहीं माना जाएगा।
- (ii). अवधिया जिस दौरान सामानों को किसी सार्वजनिक स्वास्थ्य प्राधिकरण द्वारा बंधक बनाकर निकाला या नष्ट किया जाता है।

## 3. सामानों का सर्वेक्षण

यदि सामानों को सर्वेक्षण के लिए बंधक बनाया जाता है तो सीमाशुल्क अवकाश दिवसों और पत्तन के गैर-कार्य दिवसों के अलावा अनाधिक सात दिनों की अवधि, पोत से उतराई के पूरा होने की तारीख से, विलंबशुल्क प्रमारों की गणना करते समय से अतिरिक्त नहीं होगी बशर्त सामानों को सर्वेक्षण के पूरा होने के चौबीस घंटों के भीतर हटा लिया जाता है।

## 4. खाली या आंशिक रूप से खाली पैकेज

विलंबशुल्क प्रमार खाली या आंशिक रूप से खाली उतारे गए पैकेजों पर देय होंगे।

## 5. रविवारों और पत्तन अवकाश दिवसों पर विलंबशुल्क प्रमार

एक बार जब विलंबशुल्क प्रमार प्रोद्भूत होने शुरू हो जाएंगे तो रविवारों और पत्तन अवकाश दिवसों के लिए कोई भत्ता नहीं दिया जाएगा।

## 6. सामानों की सुपुर्दगी

सामान तब तक स्वामियों या परेषितियों को नहीं सौंपे जाएंगे जब तक कि विलंबशुल्क प्रमारों सहित उनपर प्रमार्य सभी देयताओं का भुगतान नहीं किया जाता है।

## 7. सामानों की भीड़

यदि किसी समय पत्तन को स्थानांतरण क्षेत्र में गंभीर भीड़ दिखाई देती है जिससे पत्तन के माध्यम से सामानों का तीव्र स्थानांतरण प्रभावित हो सकता है तो वह किन्हीं विशिष्ट सामानों के स्वामियों या परेषितियों को ऐसे सामान विशिष्ट अवधि के भीतर पत्तन परिसर से हटाने के लिए निदेश दे सकता है।

8. यदि सामानों को विशिष्ट अवधि में नहीं हटाया जाता है तो पत्तन उन्हें हटवा सकता है और पूरी तरह से स्वामी या परेषितियों के व्यय तथा जोखिम पर पत्तन परिसरों के भीतर किसी अन्य स्थान पर रखवा सकता है। ऐसे हटाए गए सामानों पर क्र. 1 या 2, जो भी लागू हो, में (ग) पर विलंबशुल्क (आयात) की अनुसूची में निर्धारित दरों पर विलंबशुल्क प्रमार वसूल किए जाएंगे।

### 5.1.2. निर्यात

यथामूल्य दर पर प्रसारित सभी कार्गो के लिए रु0 300-प्रति घाटशुल्क इकाई अथवा/और रु0 300 प्रति सीरीएम प्रतिदिन की दर से विलंबशुल्क निशुल्क दिवसों की समाप्ति के बाद वसूल किया जाएगा।

#### टिप्पणिया

#### 1 निशुल्क दिवस

- (i) निशुल्क दिवसों में सीमाशुल्क अवकाश दिवस और पत्तन के गैर-कार्यदिवस शामिल नहीं होंगे।
- (ii). साल्वेज सामानों के अलावा सभी कार्गो (क) स्थानांतरण क्षेत्र में सामानों की प्राप्ति की वास्तविक तारीख से (ख) उस तारीख से जब पोत कार्य कार्गो के लिए पोत बर्थ किया जाता है से जब तक पोत लड़ाई पूरी करता है - इक्कीस दिन निशुल्क दिवस (सीमाशुल्क अवकाश दिवस और पत्तन के गैर कार्य दिवस अतिरिक्त)।
- (iii) साल्वेज सामानों के मामले में उस तारीख से जिसका सामान वास्तव में साल्वेज किए गए थे तीन निशुल्क दिवस (सीमाशुल्क अवकाश दिवस और पत्तन के गैर-कार्य दिवस अतिरिक्त)।

#### 2. शट आउट कार्गो

- (i). नौभरण से शट आउट सामानों के मामले में और यदि बाहर हटाया जाता है, टिप्पणी 1 में उल्लिखित निशुल्क दिवसों के अलावा पोत द्वारा निर्यात कार्गो के पूरा होने की तारीख का अगला कार्यदिवस भी निशुल्क दिवस स्वीकार्य होगा।
- (ii). एक पोत द्वारा शट आउट सामानों और बाद में दूसरे पोत द्वारा नौभरण किए जाने के मामले में निशुल्क अवधि प्रथम शट आउट की तारीख से सीमाशुल्क अवकाश दिवसों तथा पत्तन के गैर-कार्यदिवसों के अलावा दस दिनों तक होगी। तथापि कुल निशुल्क अवधि टिप्पणी 1 में यथा विनिर्दिष्ट 21 दिनों से अधिक नहीं होगी।
- (iii). निर्यात के लिए आशयित परन्तु वास्तव में नौभरित नहीं किए गए कार्गो के लिए स्थानांतरण क्षेत्र में सामानों की प्राप्ति की वास्तविक तारीख से सीमाशुल्क अवकाश दिवसों तथा पत्तन के गैर-कार्य दिवसों के अलावा केवल सात दिन तक निशुल्क दिवस स्वीकृत किए जाएंगे।

#### 3. निशुल्क अवधियां

ऊपर निर्धारित निशुल्क दिवसों के अलावा, अवधियां जिस दौरान सामानों को सीमाशुल्क कलेक्टर द्वारा सीमाशुल्क अधिनियम 1962 (1962 का 152) की धारा 144 की उप-धारा (3) और (4) के अधीन जाच के लिए बंधक बनाया जाता है, आयातकों की ओर से किसी चूक अथवा लापरवाही की वजह से अनारोप्य सीमाशुल्क कलेक्टर द्वारा प्रमाणित और मूल्यांकन की सामान्य प्रक्रिया के अलावा जमा एक कार्यदिवस। सीमाशुल्क अवकाश दिवस निशुल्क अवधियों के अलावा भी माना जाएगा।

#### 4. सामानों की भीड़

यदि किसी समय पत्तन को स्थानांतरण क्षेत्र में गंभीर भीड़ दिखाई देती है जिससे पत्तन के माध्यम से सामानों का तीव्र स्थानांतरण प्रभावित हो सकता है तो वह किन्हीं विशिष्ट सामानों के स्वामियों या परेशियों को ऐसे सामान विशिष्ट अवधि के भीतर पत्तन परिसर से हटाने के लिए निर्देश दे सकता है।

यदि सामानों का विशिष्ट अवधि में नहीं हटाया जाता है तो पत्तन उन्हें हटवा सकता है और पूरी तरह से स्वामी या परेशियों के व्यय तथा जोखिम पर पत्तन परिसरों के भीतर किसी अन्य स्थान पर रखवा सकता है। विलंबशुल्क प्रभार निर्यात कार्गो पर विलंबशुल्क के लिए विनिर्दिष्ट दर के अनुसार ऐसे सामानों पर प्रभाव्य होंगे।

## 5. सामानों का पोतातरण

निशुल्क अवधि सामानों की प्राप्ति की तारीख से सीमाशुल्क अवकाश दिवसों और पत्तन के गैर-कार्य दिवसों के अलावा 28 दिनों तक पोतातरण कार्यों के लिए अनुमत होगी।

## सामान्य टिप्पणियाँ -

1. आयात और निर्यात कार्यों दोनों पर विलंबशुल्क प्रभार उस अवधि के लिए प्रोदभूत नहीं होगा जब एनएमपीटी उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने के समय कार्यों की सुपुर्दगी/नौभरण किए जाने की स्थिति में नहीं हो।
2. यदि परिचालनात्मक क्षेत्र उपयोक्ताओं को किराया शर्तों पर लाइसेंस पर दिया जाता है तो वहां पर भंडारित कार्यों पर विलंबशुल्क प्रभार दोबारा वसूल नहीं किया जाएगा।

**अध्याय - VI****अन्य प्रभार**

## 6.1. पानी की आपूर्ति के लिए प्रभार

विवरण	दर प्रति के.एल./टन	
	विदेशगामी पोत (अ.झ. मी)	तटीय पोत (रु. मी)
पानी प्रभार	3 50	93.55

## 6.2. बर्थों के समीप बंकरिंग सुविधा के उपयोग के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति मी.ट. (रु. मी)
1.	फिक्सड पाइपलाइनों के माध्यम से बर्थों के समीप बंकर उपलब्ध कराने के लिए अथवा लदाई आमर्स अथवा उपयोक्ताओं के फ्लैक्सिबल होरोज अथवा मोबाइल ट्रकर/ट्रेनरो के माध्यम से	27.00

## 6.3. मार्शलिंग यार्ड उपयोग प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति मी.ट. (रु. मी)
1	केवल मार्शलिंग यार्ड का उपयोग	8 00
2	घाट के भीतर निजी साइडिंग सहित मार्शलिंग यार्ड का उपयोग	10.00

## 6.4. सी एड एफ एजेंसी को लाइसेंस जारी करने के लिए शुल्क

क्र.सं.	विवरण	दर (रु. मी)
1	नया लाइसेंस	5000 00 दो कैलेंडर वर्षों के लिए
2	दो कैलेंडर वर्षों की और अवधि के लिए लाइसेंस अर्द्ध के भीतर नवीकरण	1000.00 प्रति लाइसेंस
3	डुप्लीकेट लाइसेंस जारी करने के लिए जब मूल गुम या खराब हो गया हो	200 00 प्रति लाइसेंस
4	एक वर्ष से अनाधिक अवधि के लिए अस्थाई लाइसेंस हेतु	1000.00 एक कैलेंडर वर्ष के लिए

**टिप्पणी:**

लाइसेंस का नवीकरण केवल तभी होगा यदि लाइसेंस का उपयोग किया गया था और पिछली लाइसेंस अवधि के दौरान पत्तन पर गतिविधियाँ संचालित की गई थी। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर लाइसेंस का नवीकरण नहीं करवाए जाने पर लाइसेंस रद्द हो जाएगा।

**6.5. स्टीमर एजेंसी को लाइसेंस जारी करने के लिए शुल्क**

क्र.सं.	विवरण	दर (रु० में)
1	नया लाइसेंस	5000 00 प्रति लाइसेंस
2	दो केलेडर वर्षों की और अवधि के लिए लाइसेंस अवधि के भीतर नवीकरण	1000 00 प्रति लाइसेंस
3	डुप्लीकेट लाइसेंस जारी करने के लिए जब मूल गुम या खराब हो गया हो	200 00 प्रति लाइसेंस
4.	एक वर्ष से अनाधिक अवधि के लिए अस्थाई लाइसेंस हेतु	1000 00 एक केलेडर वर्ष के लिए

**टिप्पणी**

लाइसेंस का नवीकरण केवल तभी होगा यदि लाइसेंस का उपयोग किया गया था और पिछली लाइसेंस अवधि के दौरान पत्तन पर गतिविधियाँ संचालित की गई थी। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर लाइसेंस का नवीकरण नहीं करवाए जाने पर लाइसेंस रद्द हो जाएगा।

**6.6. पत्तन की सीमाओं के भीतर लॉचों और टगों को किराये पर लेने के लिए प्रसार****I. टग**

क्र.सं.	पोत का नाम	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
		विदेशगामी पोत (अ. डा. में)	तटीय पोत (रु० में)
1	22 50 टी बी पी	612 75	16,379 00
2	32 50 टी बी पी	1,187 20	31,734 00
3.	50 00 टी बी पी	1,761 64	47,089 00

**टिप्पणी**

उपर्युक्त टगों का भारतीय नौसेना और तट रक्षक द्वारा उपयोग किए जाने पर ऊपर निर्धारित दर का केवल 60 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।

**II. लॉच**

क्र.सं.	पोत का नाम	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
		विदेशगामी पोत (अ. डा. में)	तटीय पोत (रु० में)
(क)	बहुउद्देशीय वाहन एम वी माल्या	1148 90	30,710 00
(ख)	मूरिंग लॉच	114 89	3,071 00
(ग)	पाइलट लॉच	291 05	7,780 00
(घ)	सर्वेक्षण लॉच	230 82	6,170 00

## 6.7. कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के लिए किराया प्रभार

क्र.सं.	उपस्कर	दर प्रति घटा अथवा उसका भाग (रु मं)	
1.	कोल्स हस्की 680एस 75 मी ट क्षमता	2,100.00	
2.	टीआईएल - ग्रोव 75 मी ट क्षमता मोबाइल क्रेन (आरटी 880)	3,619.00	
3.	10 मी ट क्षमता फोर्क लिफ्ट ट्रक	530.00 न्यूनतम रु 2120.00 के अधीन	
4.	टाटा ट्रक माडल एलपीटी 909/36	417.00 न्यूनतम रु 3336.00 के अधीन	
5.	एस्कार्ट माडल 8100, 10 मी ट क्षमता हाइड्रोलिक क्रेन	650.00 न्यूनतम रु 1300.00 के अधीन	
		विदेशगामी (अ.म. मं)	तटीय (रु मं)
6.	हिन्दुस्तान 2021 पे लोडर	780.00	468.00
7.	3 टन फोर्कलिफ्ट ट्रक	90.00 न्यूनतम रु 180.00 के अधीन	54.00 न्यूनतम रु 108.00 के अधीन

## टिप्पणियाँ

1. एनएमपीटी की पूर्वानुमाति के बिना पत्तन परिसर में किसी निजी उपस्कर के लिए अनुमति नहीं दी जाएगी।
2. किराया प्रभार उपयोग के लिए उपस्कर उपलब्ध करवाने जाने के समय से शुरू होगा।
3. यदि उपस्कर को बिना उपयोग के अपने पास रखा जाता है तो विराम प्रभार रु 100 प्रति घटा अथवा उसका भाग की दर पर प्रभार्य होंगे।
4. रु 300 प्रति उपस्कर का प्रभार वसूल किया जाएगा यदि किराये की अवधि की शुरुआत से पहले लिखित में रद्दीकरण का मागपत्र प्राप्त होता है बशर्त ऐसे प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे यदि रद्दीकरण का नोटिस मागपत्र का अनुपालन करने के लिए एनएमपीटी द्वारा कार्रवाई शुरू किए जाने से पहले प्राप्त हो गया था। यदि किराये की अवधि के शुरू होने से पहले रद्दीकरण का लिखित नोटिस प्राप्त नहीं होता है अथवा जहाँ आवेदित अवधि के केवल एक हिस्से के लिए उपयोग किया जाता है, तो मागपत्र की पूर्ण अवधि के लिए देय प्रभार वसूल किए जाएंगे। यदि एनएमपीटी मागपत्र की संपूर्ण अवधि अथवा उसके भाग के लिए अपनी सुविधा के अनुसार उपस्कर की आपूर्ति करने में असमर्थ रहता है तो उपस्कर की आपूर्ति नहीं किए जाने की अवधि के लिए प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा।
5. (i). किरायेदार किराये पर लिए गए उपस्कर को नहीं रोकेगा अथवा उसके एजेंटों या कर्मचारियों या ऐसे किराये के साथ काम करने वाले अन्य व्यक्तियों द्वारा नहीं रोका जाएगा, उक्त उपस्कर की लिफ्टिंग क्षमताओं की अपेक्षा कोई अधिक भारी नहीं उठाया जाएगा।  
(ii). किरायेदार को उपर्युक्त शर्त का पालन नहीं करने पर रु 500 प्रति शर्त भंग की जुर्माना अदा करना होगा जब कभी वह एनएमपीटी द्वारा ऐसे भंग का दोषी पाया जाएगा।  
(iii). उपर्युक्त शर्त के बीच में इसके द्वारा उपयोग किए जा रहे उपस्कर की वजह से नुकसान, यदि कोई हो, की लागत ऊपर उल्लिखित जुर्माने के अलावा होगी और किरायेदार से वसूली की जाएगी और उपस्कर की बदलाव कीमत भी शामिल होगी यदि इससे होने वाला नुकसान जरूरी वसूली कर देता है। बीमा कम्पनी से उपस्कर के नुकसानों के दावे को स्वीकार किए जाने पर, इसे किरायेदार को वापस कर दिया जाएगा जिससे नुकसान की लागत वसूल की गई थी।
6. एनएमपीटी किराये के लिए इसकी आपूर्ति की अवधि के दौरान उपस्कर के उपयोग से प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से व्यक्ति के जीवन को होने वाले किसी जोखिम, किसी नुकसान या क्षति के लिए किरायेदार या किसी व्यक्ति के प्रति जवाबदेह नहीं होगा। किरायेदार उपस्कर, अथवा किसी अन्य व्यक्ति या संपत्ति सहित पत्तन से संबंधित किसी संपत्ति को किराये पर आपूर्ति की अवधि के दौरान उपस्कर के उपयोग से प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से होने वाले सभी नुकसान या नुकसान या जोखिम के लिए एनएमपीटी को जिम्मेदार नहीं ठहराएगा।



किरायेदार की जवाबदेही इस तथ्य द्वारा प्रभावित नहीं होगी कि ऐसा नुकसान या क्षति या जीवन को जोखिम पतन के किसी कर्मचारी के किसी कृत्य या चूक की वजह से हुई है। किरायेदार कामगार क्षतिपूर्ति अधिनियम, 1923 के अधीन सभी देयताओं के लिए भी एनएमपीटी को इंडेमनिफाई करेगा।

- 7 जब उपस्कर की माँग विशिष्ट घटो के लिए की जाती है परन्तु लगातार उपलब्ध नहीं करवाया जाता है परन्तु पतन की सुविधा से अलग-समय पर उपलब्ध करवाया जाता है तो प्रभार इस तरह परिकलित किए जाएंगे जैसे यदि किराया कार्य के प्रत्येक स्पेल के पूरा होने की बजाय अलग से कार्य की अलग-अलग अवधियों को जोड़कर अनवरत अवधि के लिए था।
- 8 अभियांत्रिक कमियों की वजह से उपस्कर के खराब होने की स्थिति में, मरम्मत में लगने वाला समय किराया प्रभारों की गणना में घटाया जाएगा।
- 9 जहां कहीं तटीय कटेनर प्रहस्तन के लिए पृथक दर निर्धारित नहीं की गई हो, स्वीकार्यता और रियायत की सीमा अनुसूची 12 - सामान्य शर्तें एवं निबन्धन के खंड (v) द्वारा शासित होगी।

#### 6.8. निजी परिचालकों द्वारा सस्थापित हारबर मोबाइल क्रेनो के उपयोग के लिए प्रभार

##### (I). शुष्क बल्क कार्गो के लिए

औसत दैनिक क्रेन कार्यनिष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (रु० में)	
	विदेशी	तटीय
9500-10499	28 31	16 98
10500-11499	29 98	17 98
11500-12499	31 64	18 98
12500	33 31	19 99
12501-13500	34 97	20 98
13501-14500	36 64	21 98
14501 - 15500	38 34	23 00

टिप्पणी ऊपर यथा निर्दिष्ट सर्वधनात्मक अधिकतम दरों की गणना करने के लिए, आधार दर प्रथम हजार टनो के लिए 105 प्रतिशत बढ़ाई गई थी और दूसरे हजार टनो के लिए आधार दर के 110 प्रतिशत तक बढ़ाई गई थी। तीसरे हजार टनो की दर 115 प्रतिशत तक आधार दर वृद्धि करते हुए निर्धारित की गई थी। 15500 टनो से अधिक दर की गणना करने के लिए भी यही कार्यपद्धति अपनाई गई है। इसी प्रकार 9500 टनो से कम कार्यनिष्पादन के लिए अधिकतम दरें आधार दर में तदनुसार कटौती करते हुए परिगणित की जाएगी।

##### (II). ब्रेक-बल्क कार्गो के लिए

##### (क). स्टील और बैग कार्गो

औसत दैनिक क्रेन कार्यनिष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (रु० में)	
	विदेशी	तटीय
5000-5999	65 95	39 57
6000	69 43	41 66
6001-7000	72 90	43 74

टिप्पणी ऊपर यथा निर्दिष्ट सर्वधनात्मक अधिकतम दरों की गणना करने के लिए, आधार दर प्रथम हजार टनो के लिए 105 प्रतिशत बढ़ाई गई थी। 7000 टनो से अधिक दर की गणना करने के लिए भी यही कार्यपद्धति अपनाई गई है। इसी प्रकार 5000 टनो से कम कार्यनिष्पादन के लिए अधिकतम दरें आधार दर में तदनुसार कटौती करते हुए परिगणित की जाएगी।

(ख). अन्य

औसत दैनिक क्रेन कार्यनिष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (रु० में)	
	विदेशी	तटीय
2750-3749	105.59	63 35
3750	111 15	66 70
3751-4750	116.70	70 02

टिप्पणी: ऊपर क्या निर्दिष्ट सत्र्यन्तक अधिकतम दरों की गणना करने के लिए आधार दर प्रथम हजार टनों के लिए 105 प्रतिशत बढ़ाई गई थी। 4750 टनों से अधिक दर की गणना करने के लिए भी यही कार्यपद्धति अपनाई गई है। इसी प्रकार 2750 टनों से कम कार्यनिष्पादन के लिए अधिकतम दर आधार दर में तदनुसार कटौती करते हुए परिगणित की जाएगी।

## टिप्पणियाँ

(ii). औसत बर्थ-दिवस आउट पुट की गणना के लिए फार्मूला निम्नवत है:

एम्एचसी द्वारा लोदी गई/उतारी गई कुल मात्रा

× 24 घंटे

शुरूआत से पूरा होने तक पोत से लिया गया कुल समय

(iii). कार्गो की लदाई/उताराई की शुरूआत से पूरा होने तक पोत के लिए औसत बर्थ-दिवस आउटपुट के अनुसार, क्रेन किराया प्रभार की उपयुक्त दर लदे हुए/उतारे गए कार्गो की पूर्ण मात्रा के लिए उपयुक्ताओं से उसूली के लिए चुना जाएगा।

(iii). यदि एक एम्एचसी दूसरे एम्एचसी या ईएलएल क्रेन/क्रेनों के साथ कार्य करता है तो क्रेन के लिए बर्थ-दिवस आउटपुट एम्एचसी के लदान मीटर द्वारा यथा प्रतिवर्धित मात्रा के आधार पर निर्धारित किया जाएगा।

(iv). पोत के बर्थ छोड़ने तक एक घंटे से अधिक के लिए क्रेन खराब होने की स्थिति में एम्एचसी द्वारा प्रहस्तित मात्रा क्रेन कार्य घंटों द्वारा विभाजित और 24 द्वारा गुणा खराबी से पहले लदे गए/उतारे गए कार्गो को लेखा में लेते हुए निर्धारित किया जाएगा।

(v). एम्एचसी पर अनारोप्य कारणों से एक बार में दो घंटों से अधिक के लिए एम्एचसी के परिचालन की रूकावटों के मामले में, पोत में क्रेन परिचालन के कुल समय की गणना करते समय क्रेन को उपयुक्त भत्ता स्वीकार किया जाएगा। 2 घंटों से कम एम्एचसी के रूकावट उपर्युक्त प्रयोजन के लिए विचार नहीं किए जाएंगे। एम्एचसी पर आरोप्य रूकावटों के लिए कोई भत्ता स्वीकार नहीं किया जाएगा। एम्एचसी के कार्य के दौरान लदाई/उताराई परिचालनों में सभी रूकावटें दैनिक पोत कार्यनिष्पादन रिपोर्ट में पोत के स्टीवडोर द्वारा प्रमाणित किया जाना अपेक्षित है।

(vi). यदि एम्एचसी की खराबी/गैर-निष्पादन की वजह से पोत का स्थानांतरण जरूरी हो जाता है, बर्थ से लगेगाह तक पोत के स्थानांतरण प्रभार रु० 1,00,000/- के जुर्माने के अलावा क्रेन परिचालक से वसूल किया जाएगा। ऐसे वसूल किए गए स्थानांतरण प्रभार पोत के एजेंट को वापिस किए जाएंगे जबकि जुर्माना पत्तन द्वारा रखा जाएगा।

(vii). औसत आउटपुट पर विवाद के मामले में, पत्तन न्यास का निर्णय अंतिम और बाध्यकारी होगा।

**6.9. विविध प्रभार****I. हारबर परिसर में फोटो लेने और फिल्मों की शूटिंग के लिए प्रभार**

क्र.स.	वर्गीकरण	दर (रु. में)
1.	फिल्म बनाने वाली कम्पनी या निजी पक्षों द्वारा फिल्मों की शूटिंग के लिए	10,000 प्रति दिन अथवा उसका भाग
2.	निर्यात/आयात कार्गो के स्टिल फोटोग्राफ के लिए	400 प्रतिदिन अथवा उसका भाग
3.	पक्षों या जलयानों के बोर्ड पर क्रू के फोटोग्राफ लेने के लिए और यदि उपर्युक्त (1) और (2) में शामिल नहीं हो	50.00 प्रति प्रत्येक समय प्रत्येक पक्ष के लिए

**टिप्पणियाँ**

1. अनुमति एनएमपीटी या इसके द्वारा अधिकृत किसी अधिकारी द्वारा जारी की जाएगी।
2. शिक्षा और वैज्ञानिक प्रयोजनों के लिए तथा सरकारी प्रचार के सबंध में राज्य और केन्द्र सरकार द्वारा फोटो लिए जाने और फिल्म की शूटिंग करने तथा शिपिंग गतिविधियों को प्रभारों की अदायगी करने से छूट प्राप्त होगी।
3. पेरिमीटर दीवार के भीतर अथवा पत्तन परिसर में फोटो लेने तथा फिल्मों की शूटिंग के किन्हीं अन्य मामलों में एनएमपीटी के विवेकाधिकार या प्रत्येक मामले की मेरिट पर होगा।
4. प्रभारों की अग्रिम अदायगी की जाएगी और कार्यक्रम की किसी विफलता/रद्दीकरण के लिए ऐसे भुगतानों की गारंटी नहीं की जाएगी।
5. यदि कार्यक्रम का रद्दीकरण पत्तन की वजह से या असाधारण परिस्थितियों में होता है तो भुगतान किए गए प्रभार समानानुसार दाद के अधीन वापिस किए जाएंगे।
6. किसी क्राफ्ट या पत्तन के किसी उपकरण, यदि कोई हो, जो आपूर्ति किए जाते हैं और फिल्म बनाने वाली कम्पनी या उन फोटो लेने वाले लोगों द्वारा उपयोग किए जाते हैं, के लिए किराया प्रभार इस मान के अधीन देय प्रभारों के अलावा दरमानों के तत्संबंधी प्रावधानों के अनुसार वसूल किया जाएगा।

**II. घाट में प्रवेश के लिए आज्ञापत्रों/लाइसेंस जारी करने के शुल्क**

क्र.स.	वर्गीकरण	दर (रु. में)
1	हारबर में प्रवेश के लिए अस्थाई आज्ञापत्र जारी करने के लिए (प्रति शीर्ष प्रति दिवस)	2 00
2	बस, यात्रियों को देने वाले अधिकृत ट्रकों के लिए अस्थाई आज्ञापत्र (प्रति वाहन प्रति दिन)	50.00
3	ट्रकों/ट्रॉलरों/टिपर्स के लिए अस्थाई आज्ञापत्र (प्रतिदिन)	10.00
4	कार/जीप/वैन के लिए अस्थाई आज्ञापत्र (प्रतिदिन)	6.00
5	निजी कारों सहित उपकरणों के लिए (प्रतिदिन)	75.00
6	स्थायी फोटो आज्ञापत्र जारी करना/नवीकरण (प्रति शीर्ष)	100 00
7	डुप्लीकेट फोटो आज्ञापत्र जारी करना (प्रति शीर्ष)	250 00
8 (क)	ट्रकों/ट्रॉलरों/टिपर्स के लिए स्थाई वाहन आज्ञापत्र छह महीनों के लिए एक वर्ष के लिए डुप्लीकेट के लिए	500 00 800 00 250.00
(ख)	कार/जीप/वैन के लिए स्थाई वाहन आज्ञापत्र छह महीनों के लिए	380 00 600 00

	एक वर्ष के लिए डुप्लीकेट के लिए	250 00
9	निजी कार्गो प्रहस्तन उपस्करों के लिए स्थाई आज्ञापत्र छह महीनों के लिए एक वर्ष के लिए	2500 00 4000 00
10	पत्तन के प्रतिबंधित क्षेत्र में प्रवेश करने वाले कार्गो ट्रकों के लिए प्रवेश शुल्क - सी एंड एफ एजेंट द्वारा देय प्रति प्रवेश	10.00

## टिप्पणियाँ:

1. लाइसेंस एनएमपीटी या इसके द्वारा अधिकृत किसी अधिकारी द्वारा जारी किए जाएंगे।
2. प्रभारों की अदम्यगी किसी व्यक्ति को आज्ञापत्र लेने के लिए स्वतः ही हकदार नहीं बना देगी।
3. अस्थाई आज्ञापत्र एक दिन के लिए वैध होगा जिसके लिए इसे शून्य से शून्य घंटे तक लिया गया है।
4. एनएमपीटी पत्तन में आने वाले विशिष्ट अतिथियां अन्य महापत्तनों के आगतुक स्टाफ और पत्तन न्यास से जुड़े अन्य सरकारी अधिकारियों/कर्मचारियों और सरकारी ड्यूटी पर घाट पर आने वाले व्यक्तियों को अस्थाई पास बिना प्रभारों के जारी कर सकता है। वैध पहचान पत्र रखने वाले पत्तन के कर्मचारियों और एनएमपीटी द्वारा जारी किए गए फोटो वाले आज्ञापत्र वाले अन्य शिपिंग हितों से भी कोई प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे।
5. केवल उन्हीं व्यक्तियों को ऊपर निर्धारित शुल्क के भुगतान पर अस्थाई वाहन लाइसेंस जारी किए जाएंगे जिनके पास हारबर प्रवेश आज्ञापत्र होंगे और यह हस्तांतरणीय नहीं है।
6. पत्तन द्वारा जारी किए अस्थाई वाहन लाइसेंसों के लिए एक बार भुगतान किए गए प्रभारों को वापस करने की अनुमति नहीं होगी।
7. वाहनों के ड्राइवर (स्थाई लाइसेंस के साथ) घाट में प्रवेश के लिए भुगतान से छूट प्राप्त हैं।
8. लाइसेंस की असमाप्त अवधि के लिए उपर्युक्त मद द्वारा आच्छादित वाहनों के लिए जारी किए गए लाइसेंसों के लिए एक बार भुगतान किए प्रभारों को वापस करने की अनुमति नहीं होगी।
9. 15 दिनों के भीतर, उसकी समाप्ति के दिन से पहले, वार्षिक या अर्धवार्षिक लाइसेंस के नवीकरण के लिए आवेदन नहीं किए जाने पर लाइसेंस रद्द किया जा सकता है या नवीकरण शुल्क के अलावा ₹0 30/- प्रति वाहन जर्माने की वसूली की जा सकती है।
10. कैरियरों के स्वामित्व के बदलाव की वजह से प्रत्येक वर्ष या अर्धवार्षिक लाइसेंस के हस्तांतरण के लिए ₹0 30/- का शुल्क वसूल किया जाएगा।
11. डुप्लीकेट वार्षिक या अर्धवार्षिक लाइसेंस, जब मूल खराब हो गया हो या अमान्य हो या गुम हो गया हो, जारी करने के लिए ₹0 30/- राशि वसूल की जाएगी।
12. न्यू मेगलूर पत्तन न्यास और अन्य महापत्तन न्यासों से संबंधित सामानों के वाहन अर्थात् कैरियर लाइसेंस रखने से छूट प्राप्त होंगे।
13. उपर्युक्त द्वारा आच्छादित कोई अन्य वाहन एनएमपीटी के विवेकाधिकार पर दरमानों के अधीन प्रभार से छूट प्रदान की जा सकती है।
14. लाइसेंस की असमाप्त अवधि के लिए कोई वापसी अनुमति-योग्य नहीं है।

- 15 जब कभी एनएमपीटी परिसर के भीतर चलने वाले किसी वाहन द्वारा एनएमपीटी की संपत्ति को नुकसान पहुंचता है तो वाहन का स्वामी उसकी देयता को स्वीकार करेगा और उससे होने वाले नुकसानों का भुगतान करना होगा।

### III. भार का प्रमाणपत्र जारी करने के लिए और भार मान के किराये हेतु शुल्क

(1)	भारतोलन मानों के किराये के लिए	रु 100 प्रति टन अथवा उसका भाग
(2)	कार्गो के कुल टनभार का प्रमाणपत्र जारी करने के लिए	परिषद के भारतोलन के लिए रु 300 प्रति टन अथवा उसका भाग (अर्थात् एक आवेदनपत्र द्वारा आच्छादित सामान) न्यूनतम रु 15/- प्रति प्रमाणपत्र के अधीन।

#### टिप्पणियां

1. सभी मामलों में संबंध पक्षों द्वारा परिचर लेबर की आपूर्ति की जाएगी।
2. प्रभार उपर्युक्त मान के अनुसार प्रभार्य होंगे जब यह पत्तन के लिए भार सामानों अर्थात् सामानों के मामले में देय घाटशुल्क की राशि निर्धारित करने के प्रयोजन के लिए जरूरी हो।
3. किराया प्रभार की वापसी की अनुमति नहीं होगी यदि मागपत्र के रद्दीकरण का नोटिस लिखित में एनएमपीटी के अधिकृत अधिकारी को नहीं भजा जाता है जो उसे किराये की अवधि की शुरुआत से कम से कम 2 घंटे पहले पहुंच जाना चाहिए।
4. पत्तन प्राधिकारियों द्वारा जारी भुगतान के डुप्लीकेट प्रमाणपत्र के लिए रु 10/- प्रत्येक का शुल्क वसूल किया जाएगा।

### IV. धर्मकाटों के उपयोग के लिए प्रभार

(1)	पत्तन लॉरी धर्मकाटे पर कार्गो का भारतोलन	रु 15 प्रति ट्रक दोनों ओर
(2)	भारतोलन प्रमाणपत्र जारी करने के लिए	: रु 25 प्रति प्रमाणपत्र उपर्युक्त (1) में निर्धारित प्रभार के अलावा

#### टिप्पणियां:

1. धर्मकाटे का उपयोग केवल लॉरियों या गाड़ियों आदि भारों के साथ और बिना, के लिए ही किया जाना चाहिए।
2. उपर्युक्त मद (1) के अधीन शुल्क में गाड़ी या लॉरी आदि भारतोलन प्लेटफार्म पर खाली और लदे हुए दोनों का गुजरने का किराया प्रभार शामिल होंगे। उपर्युक्त मद (2) के अधीन शुल्क वाहन के दूर और लदे हुए भार दोनों को दर्शाने वाला प्रमाणपत्र जारी करने के अलावा देय होगा।
3. यदि घाट क्षेत्र के भीतर पत्तन धर्मकाटे पर भार दर्ज करने के बाद किसी खाली लॉरी को सकल भार दर्ज करने के लिए भार के साथ उसी दिन के दौरान पत्तन धर्मकाटे में नहीं लाया जाता है तो उस पार्टी को रु 500 प्रति लॉरी शुल्क अदा करना होगा जिसकी ओर से भार दर्ज किया जाता है।
4. धर्मकाटा एनएमपीटी द्वारा मैन्ड किया जाएगा।
5. एनएमपीटी इसका किराये के दौरान धर्मकाटे के उपयोग से प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से व्यक्ति के जीवन को हाने वाले किसी जोखिम किसी नुकसान या क्षति के लिए किरायेदार या किसी व्यक्ति को प्रति जवाबदेह नहीं होगा। किरायेदार उपस्कर, अथवा किसी अन्य व्यक्ति या संपत्ति सहित पत्तन से संबंधित किसी संपत्ति का किराये पर आपूर्ति की अवधि के दौरान धर्मकाटे के उपयोग से प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से हाने वाले सभी नुकसान या नुकसान या जोखिम के लिए एनएमपीटी को जिम्मेदार नहीं ठहराएगा। किरायेदार को जवाबदेही

इस तथ्य द्वारा प्रभावित नहीं होगी कि ऐसा नुकसान या क्षति या जीवन को जोखिम पतन के किसी कर्मचारी के किसी कृत्य या चूक की वजह से हुई है। किरायेदार कामगार क्षतिपूर्ति अधिनियम, 1923 के अधीन सभी देयताओं के लिए भी एनएमपीटी को इंडेमनिफाई करेगा।

**V. प्रवेश और निकासी प्रमाणपत्र जारी करने के लिए प्रभार**

कू बदलने के लिए और बिना कोई कार्गो या यात्री को उतारे या लादे पतन सीमाओं के भीतर या बाहर लगेर के लिए पतन में आने वाले पोत के मास्टर/स्वामी/एजेंट को प्रवेश तथा निकासी प्रमाणपत्र जारी करने के लिए प्रभार।	₹ 1000.00 प्रति प्रमाणपत्र
---	-------------------------------

**अध्याय - VII**

कार्गो प्रहस्तन परिचालनों के लिए पजीकृत कार्गो प्रहस्तन लेबर विग से  
कार्गो प्रहस्तन कामगारों की आपूर्ति के लिए लेवी

न्यू मैंगलूर पतन न्यास से पजीकृत कार्गो प्रहस्तन कामगारों के प्रशासनिक विग से कार्गो प्रहस्तन कामगार की सेवाएं प्राप्त करने के लिए प्रभार निम्नवत होंगे—

क्र.सं.	घटक	विदेशी कार्गो (₹ प्रति टन)	तटीय कार्गो (₹ प्रति टन)	तलविहन उत्पादकता प्रति मैग प्रति पाली (टनों में)
1	लोह अयस्क	25	25 00	1644
2	कोयला	25	15.00	1352
3	चूनापत्थर	25	15 00	1268
4	कोक	35	21 00	792
5	ग्रेनाइट	35	21 00	794
6	एमओपी	40	24 00	972
7	मेज	45	27 00	637
8	पिंग आयरन	45	27 00	440
9	डीएपी	50	30 00	958
10	रॉक फास्फेट	50	30 00	944
11	यूरिया	50	30.00	733
12	क्ले	30	18.00	220
13	मशीनरी	100	60.00	316
14	टिम्बर	100	60.00	193
15	बुड पत्त	50	30 00	99
16	गेहू	35	21 00	814
17	सल्फर	40	24.00	594
18	एम लट्टे	100	60.00	94
19	बेन्टोनाइट	45	27 00	840
20	फिले मटर	25	15 00	1034
21	कटेनर प्रांग टीईयू	450	270	82 टीईयू
22	अन्य खाद्यान्न और सेरेल्स	35	21.00	814
23	अन्य बल्क कार्गो जो ऊपर वर्गीकृत नहीं हैं	45	27.00	275
24	एचएमसी द्वारा लोह अयस्क	4 83	4 83	4993
25	कोयला (एचएमसी द्वारा अभियांत्रिक)	4 75	2 85	4028
26	कोक (एचएमसी द्वारा अभियांत्रिक)	6 93	4 16	2787
27	चूनापत्थर (एचएमसी द्वारा अभियांत्रिक)	5 38	3 23	3772
28	ग्रेनाइट (एचएमसी द्वारा अभियांत्रिक)	12.48	7 49	1163
29	एमओपी (एचएमसी द्वारा अभियांत्रिक)	1 85	2 91	5422

## टिप्पणियाँ:

- (i). ऊपर निर्दिष्ट दर प्रचलित निपटान/योजना के तत्संबंधी खंडों के अनुसार परिकलित वास्तविक प्रोत्साहनों के अलावा है और लाइसेंसशुदा नौमरिकों द्वारा एनएमपीटी को देय हैं।
- (ii). निर्धारित दर में निम्नलिखित जुर्माना/प्रोत्साहन अनुसूची में निर्धारित प्रति गैंग/पाली उत्पादकता के तलचिह्न स्तर की अपेक्षा कम/उच्चतर कार्यनिष्पादन के लिए लागू होगा:-

उत्पादकता के तलचिह्न स्तर से उच्चतर उत्पादकता अर्जित करने पर प्रति गैंग/पाली अनुसूची में निर्धारित	उपर्युक्त अनुसूची में निर्धारित दर पर रियायत यदि अर्जित उत्पादकता तलचिह्न उत्पादकता प्रति गैंग/पाली की अपेक्षा उच्चतर रहता है (प्रतिशत में)	उत्पादकता के तलचिह्न स्तर से निम्नतर उत्पादकता अर्जित करने पर प्रति गैंग/पाली अनुसूची में निर्धारित	उपर्युक्त अनुसूची में निर्धारित दर पर जुर्माना यदि अर्जित उत्पादकता तलचिह्न उत्पादकता प्रति गैंग/पाली की अपेक्षा निम्नतर रहता है (प्रतिशत में)
निर्धारित उत्पादकता की अपेक्षा 10 प्रतिशत उच्चतर तक	10%	निर्धारित उत्पादकता से निम्नतर 10 प्रतिशत तक	10%
10 प्रतिशत से अधिक 20 प्रतिशत तक	20%	10 प्रतिशत से कम 20 प्रतिशत तक	20%
20 प्रतिशत से अधिक 30 प्रतिशत तक	30%	20 प्रतिशत से कम 30 प्रतिशत तक	30%

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

## NOTIFICATION

Mumbai, the 14th February, 2012

**No. TAMP/34/2011-NMPT.**—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the New Mangalore Port Trust for revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/34/2010-NMPT

New Mangalore Port Trust

....

Applicant

## ORDER

(Passed on this 6th day of January, 2012)

This case relates to the proposal filed by the New Mangalore Port Trust (NMPT) for revision of its Scale of Rates.

2. The Scale of Rates (SOR) of the New Mangalore Port Trust (NMPT) was last revised by this Authority vide Order dated 11 May 2006 with validity period till 31 March 2009. At the request of the port, the validity of the existing SOR was extended from time to time with direction to the port to file the proposal immediately vide Orders dated 17 June 2009, 23 October 2009 and 31 March 2010.

3.1. After regular follow up, the NMPT vide its letter dated 30 September 2010 has filed its proposal for revision of its Scale of Rates. The main submissions made by the NMPT in the proposal are as follows:

- (i). The rate for hire of the harbour mobile crane (HMC) provided by service provider authorised by the NMPT approved by the Authority has not been incorporated in the proposed Scale of Rates.
- (ii). The Income estimate from RCHW on per tonne basis for which a separate proposal is filed has been considered.

- (iii) The Authority vide Order dated 16 June 2010 (notified on 23 July 2010) has revised the lease rentals of NMPT estate with retrospective effect from 20 February 2007. Arrears of income computed thereon is accounted as prior period income under the head FMI
- (iv) For the purpose of wharfage calculations three jetties viz Jetty no 8, 10 and 11 were earlier covered under Memorandum of Understanding (MOU) and wharfage was calculated annually. With effect from 16 October 2009, jetty no 10 dedicated to cargo handling by the Mangalore Refinery and Petrochemicals Limited (MRPL) is not covered by MOU and qualifies to fall in line with other jetties. All jetties have a common wharfage as such no separate exercise is made for wharfage calculation jetty-wise.

3.2  
given below

The highlights of the cost statement filed by the NMPT along with proposal are

#### A. Cost Statements

- (i) The designed capacity of the port as on 31 March 2010 is assessed at 442 Million tonnes (MT). Following capacity addition is expected during the years 2011-12 to 2013-14

Year	Project	Capacity addition in lakh tonnes
2011-12	UPCL	54
2012-13	(a) Container terminal	45
	(b) Jetty	78
2013-14	Mechanised iron ore handling	66.20

- (ii) As against the designed capacity of 442 MT, the port has handled 336.91 MT and 355.28 MT in the years 2008-09 and 2009-10 respectively. The traffic and income projected for the years 2010-11 and 2011-12 to 2013-14 is tabulated below:

Years	Traffic (in MT)	Income (₹ in lakhs)
2010-11	387.40	38,175.05
2011-12	410.00	41,616.52
2012-13	435.00	44,073.92
2013-14	473.60	47,831.05

Traffic growth of 9% and income growth of 20% is expected in the year 2010-11. For the subsequent years 2011-12 to 2012-13, 6% to 8% growth in traffic is projected over the estimate of the respective previous years. The income is projected to increase by 6% to 9% for the said period.

- (iii) The additions proposed to the Gross Block during the years 2010-11 to 2013-14 are ₹4250.00 lakhs, ₹8445.00 lakhs, ₹6045.00 lakhs and ₹8600.00 lakhs respectively.
- (iv) The overall surplus/ deficit position reflected as per the cost statement at the existing tariff for the port as a whole and the principal activities is tabulated below:

Sl. No.	Particulars	Surplus/ deficit 2011-12		Surplus/ deficit 2012-13		Surplus/ deficit 2013-14		Total surplus/ deficit	Average surplus/ deficit as % of income
		(₹ in lakhs)	% of income	(₹ in lakhs)	% of income	(₹ in lakhs)	% of income		
1	Port as a whole	4172.46	9.99%	2789.54	6.33%	1811.17	3.79%	8756.17	6.70%
2	Cargo/ container handling income	12011.85	41.03%	11936.41	38.09%	11991.67	35.06%	36027.93	38.06%
3	Vessel related income	-8475.91	-107%	-8395.99	-112%	10262.04	-112%	-28133.94	-110.33%
4	Railway	27.24	-4.99%	20.78	3.83%	-6.02	1%	54.04	3.21%
5	Estate	561.79	15.28%	269.88	7.20%	87.64	2.29%	919.41	8.26%

#### B. Scale of Rates

- (i) Existing SOR is proposed to be continued for the years 2011-12 to 2013-14. Minor modifications are proposed in a few tariff items and the port has claimed it will not result in substantial revenue to the port.



- (ii) For barges, tugs, launches, etc., the existing pilotage charges is proposed to continue but is modified stating that it would apply without use of tugs. If tugs are used, the port has proposed to collect 50% of the pilotage charges additionally.
- (iii) 5% increase is proposed in the charges for cancellation of requisition for service of pilot.
- (iv) (a) Wharfage for edible oil is proposed to be increased from existing ₹50 to ₹60 per tonne.
- (b) Reduction is proposed in the wharfage rate of a few items like granite, zinc, copper concentrate, copper cathode, aluminium and tin, timber and paper.
- (c) Advalorem wharfage rate for other non bulk item at SI No 6 is proposed to be increased from existing 0.40% to 0.50%.
- (v) 25% to 50% increase is proposed in the charges for usage of marshalling yard.
- (vi) 5 to 10 times increase is proposed in the Fees for issue of license to steamer agency is proposed at par with stevedoring license leading to issue of temporary license a new entry is introduced.

3.3 The NMPT has requested to approve the revised proposed Scale of Rates from 1 October 2010 and to extend the existing rates till final approval of the revised tariff.

4 It was observed that the cost statements for individual sub-activities under cargo handling activity and vessel related activity are not filed by the New Mangalore Port Trust. The NMPT was therefore requested to file the sub activity-wise cost statements in the prescribed format.

5. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal of the NMPT was forwarded to the concerned user organisations seeking their comments. The comments received from users/ user organisations were forwarded to NMPT as feedback information. The NMPT has responded to the comments of the users/ user organisations.

6.1 It may be brought out here that prior to the NMPT filing the general revision proposal, the Mangalore Refinery and Petrochemical Limited (MRPL) vide its letter dated 30 March 2010 had made a separate representation regarding fixation of wharfage rate for the period after the loan is repaid i.e. from 16 October 2009. The main points made by MRPL are summarised below.

- (i) Clause 4 of the MOU provides for fixation of the wharfage rate so as to enable the NMPT to repay the funds borrowed along with interest thereon. Further, as per clause 4, once the loans are repaid, the NMPT agrees to charge normal wharfage charges which will be agreed between them, subject to approval of the Government. In case of lack of agreement, the decision of the Ministry of Shipping will be final and binding on both of them.

The funds were repaid on 16 October 2009. In view of that, the NMPT started levying normal wharfage charges of ₹70 per tonne prescribed in the Scale of Rates of the NMPT. The NMPT ought to have agreed with the MRPL or approached TAMP for fixing the same. Instead, the NMPT informed to pay charges of ₹70 per tonne as prescribed in its Scale of Rates which is applicable for jetty no 12 constructed by NMPT.

- (ii) The MRPL submitted that the wharfage charges of ₹70 per ton approved by TAMP is in respect of jetty no 12 which was constructed by port and handles only 10% to 20% of the cargo handled at jetty no 10. Since, while fixing the wharfage charges for jetty no 12, the expenses and volumes at jetty no 10 were not considered, TAMP should fix the wharfage charges for jetty no 10 based on information to be submitted by NMPT.
- (iii) The MRPL had requested the Authority to direct the NMPT to submit details for fixation of the wharfage charges for jetty no 10 and to accept ₹25 per tonne as deposit against the wharfage to be adjusted against the final rate to be fixed by TAMP.

6.2 The communication received from the MRPL was forwarded to the NMPT vide our letter dated 2 July 2010 to examine the points made by the MRPL and initiate appropriate action

6.3 In response to the above, the NMPT vide its letter dated 7 August 2010 proposed to apply wharfage rate for crude and POL at ₹70 per tonne as prescribed in its existing SOR to the cargo handled by the MRPL for the period from October 2009 citing that the advance taken for the construction of infrastructure facility for MRPL have been repaid. The main points made by NMPT are given below

- (i) The actual amount of wharfage charges during the period of operation of MOU is to be fixed under the provisions of MOU and from 16 October 2009 i.e. after the payment of last instalment of MRPL loan NMPT has come out of the said MOU and from the liability of rupee loan agreement and NMPT is entitled to charge the normal wharfage charges
- (ii) However, MRPL has stated MOU does not mention the rate as per the Scale of Rates should be collected but it shall be mutually agreed rate
- (iii) A proposal on this issue was placed before the Board of Trustees of New Mangalore Port Trust and the Board of Trustees after detailed deliberation on the various aspects resolved to charge TAMP approved Scale of Rates with effect from 16 October 2009
- (iv) In view of the above, it has submitted that MRPL may be advised to pay the wharfage at the TAMP approved Scale of Rates i.e. @ ₹70.00 per MT with effect from 16 October 2009

6.4 While filing the general revision proposal the NMPT vide its letter dated 30 September 2010 has maintained the position as proposed by them earlier vide its letter dated 7 August 2010 about levy of wharfage rate as per its SOR i.e. ₹70 per tonne

7.1 With reference to our advice to the NMPT to file cost statements for the individual sub-activities under the cargo handling activity and the vessel related activity as per the format prescribed by this Authority the NMPT vide its letter dated 16 November 2010 submitted that sub-activity wise cost statements cannot be filed since the costing and accounting procedure prevalent in NMPT do not capture the cost position of individual sub-activities for each major items of cargo under cargo handling activity and port and dock services under the vessel related activity. The port, therefore, requested to consider its original proposal without insisting on sub-activity-wise cost statements.

7.2 In this regard, a letter dated 7 December 2010 was addressed to the NMPT stating that the cost format prescribed by the Authority [note 1 under Form 5 A(i)] require the Major Port Trusts to file separate cost statements if the specific cargo of the port constitutes more than 10% of the total traffic volume. It was emphasised that for carrying out comprehensive tariff revision, the cost position for each of main sub-activities need to be assessed to determine the tariff review/ revision. It was brought out that even prior to filing the general revision proposal, when the NMPT had vide letter dated 7 August 2010 proposed to levy wharfage rate of ₹70 per tonne as per the rates prescribed in its SOR for crude/ POL of the MRPL citing that the advance taken for construction of berth for MRPL was repaid, it was vide our letter No TAMP/66/2005-Misc dated 23 September 2010 stated that the existing wharfage rate prescribed in its Scale of Rates does not capture the income and expenditure relating to the POL handled by MRPL at berth No.10. The NMPT was in the said letter also advised to file a separate cost statement for POL activity capturing the entire POL traffic handled at the port berth including that handled by MRPL at berth no.10, relevant expenditure and investment, etc

7.3 To summarise, the NMPT was, therefore, again advised to furnish sub-activity-wise cost statements for the main cargo viz. iron ore handled by the KIOCL and crude/ POL activity of MRPL which is governed by the MOU and the crude/ POL cargo which is not governed by the MOU so as to enable us to examine the proposal comprehensively for revision of its Scale of Rates

7.4 The NMPT subsequently vide its letter No TAMP/FIN/REV/SOR/TAMP/2010-11 dated 7 March 2011 has claimed that sub-activity wise statements are filed

7.5 On perusing the cost statements, it was observed that the NMPT has not filed the sub-activity-wise cost statement as per the format prescribed by the Authority for each cargo items under cargo handling activity and vessel related activity. The sub-activity-wise cost statements filed by the NMPT only give segregation of the overall cost position with reference to total cargo exclusively handled by the port and the cargo crude/ POL handled by the MRPL and iron ore fines/ pellets handled by Kudremukh Iron Ore Company Limited (KIOCL)

The traffic projections in form 2A showed that apart from iron ore handled by KIOCL the traffic of this commodity handled by the port constitutes more than the 10% of the total traffic for which no sub-activity cost statement is filed. From the year 2010-11 onwards, the crude/ POL cargo pertaining to MRPL with reference to Jetty No 10 is merged with the port cargo volume. But no separate sub-activity cost statements are filed for Crude/ POL activity or other cargo handled by the port which constitute more than 10% of the total cargo volume.

Fixation of wharfage rate for iron ore pellets handled by the Kudremukh Iron Ore Company Limited (KIOCL) and crude/ POL handled by Mangalore Refinery Petrochemicals Limited (MRPL) are governed by the separate methodology agreed by the respective parties with the NMPT in each of their case. Hence obviously, separate statements with reference to the fixation of wharfage rate of cargo handled by MRPL and KIOCL are essentially to be provided apart from the sub-activity wise cost statements for other cargo handled by the port which constitute more than the stated level.

In view of the above, d.o. letter dated 5 April 2011 was addressed to NMPT to furnish the requisite sub-activity-wise statements as per the format prescribed alongwith additional information and remarks on comments of users.

7.6. The Ministry of Shipping had also intervened in this matter and in the meeting held on 8 April 2011, the NMPT has been advised to furnish the requisite information/ data to the TAMP regarding its general revision proposal by 30 April 2011 and the MRPL was advised to furnish necessary details to NMPT regarding fixation of wharfage rate for Jetty No 10 for the period pre-2009.

8.1 In response, Chairman (NMPT) vide d.o. letter dated 26 April 2011 has submitted the following:

- (i) Sub-activity-wise cost statement for Iron Ore and POL Traffic are filed as these are the only two items of cargo accounting 10% or more over the total traffic handled by NMPT as a whole. This includes data for post MOU traffic in respect of POL handled by MRPL after 16 October 2009 for the portion of the year 2009-10 and for entire period thereafter as it accounts for cargo handled by NMPT for the years 2010-11 to 2013-14.
- (ii) Similarly the cargo in respect of Jetty No 11 for the years 2011-12 to 2013-14 is also shown as absorbed with NMPT traffic throughput since the MOU of Jetty 11 also expires on 1 April 2011 and onwards. However certain criteria adopted in the compilation of data sub-activity-wise are as below:
  - (a) Though Operating Income of the concerned traffic (accounting 10% or more of total Traffic) can be worked out, it is not accurately possible to apportion the Operating cost (type-wise).
  - (b) Cost of channel dredging is to be allocated between port dues and pilotage and the cost of dredging alongside berth should be allocated to the berth line. The above cost bifurcation is not readily available. Hence the Operating Cost for Cargo handling and Port & Dock charges has been considered as per Jetty / berth length ratio.
  - (c) As regards POL traffic handled in Oil Jetties 10-11 (both captive Jetties for MRPL cargo under MOU), separate cost statements have already been submitted earlier for the period MOU was in currency. For the full POL cargo accounted after the expiry of MOUs, separate cost statements are furnished now.
- (iii) MRPL vide its letter dated 15 March 2010 addressed to TAMP has agreed for the adjustment of ₹2.44 crores due to them as worked out by NMPT on Actuarial liability but disputed the second issue where MRPL is due to pay back ₹8.43 crores on account of interest on escrow account excess adjusted out of the cost assessed. Again MRPL issued one more letter dated 6 July 2010 which is a replica of their comments incorporated in their earlier letter dated 15 March 2010. It may be seen from both these letters that MRPL wants to retain what is advantageous to them and reject what is not so. However, NMPT did not mean that both the issues should remain unresolved. In this perspective a methodology has been worked out and the calculations sheets thereof were made available for reference too. Hence, NMPT is justified in the method adopted for all fairness since the period run for past six years. Therefore there is no change in the stand taken by NMPT.

8.2 The sub-activity-wise cost statements filed by the NMPT for iron ore and POL activities vide our letter dated 26 April 2011 were not found as per the format prescribed. This has been pointed out in our letter dated 4 May 2011 while raising queries on its proposal.

9. Based on a preliminary scrutiny of the general revision proposal the NMPT was requested to furnish additional information/ clarifications on various points vide our letter dated 4 May 2011. The NMPT sought additional time to furnish its reply as final accounts of 2010-11 was under preparation. The port was allowed till 13 June 2011 to furnish its response. The NMPT has furnished their reply on the queries raised by us subsequent to the joint hearing which are brought out in the subsequent paragraph.

10.1 A joint hearing in this case was held on 21 June 2011 at the New Mangalore Port Trust (NMPT) premises. The NMPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing NMPT and the concerned users/ organisation bodies have made their submissions.

10.2 At the joint hearing, the Mangalore Refinery and Petrochemicals Limited filed their written submissions. The MRPL has referred to the comments furnished by it earlier on the instant proposal bringing out that the port has applied common rate for all POL products as prevailing even before MRPL came into existence in respect of its cargo for the post MOU period. Since these are user funded berths it will not be appropriate to apply the common wharfage rate as for other POL products. Then rate needs to be revised substantially downward. If not atleast notify a rate specific for these jetties.

The loans in respect of Jetty No 10 and 11 have been repaid by NMPT (last instalment repayment received by us on 31 March 2011). Hence, now considering the component of interest on loan and loan repayment as nil, the wharfage rate should become substantially lower, atleast reduced to the extent of approximately ₹20/- per tonne. In view of this, it has once again reiterated that the need to fix a special rate for both Jetty Nos 10 and 11.

11.1 As agreed at the joint hearing the NMPT was advised to file a complete set of cost statements in the prescribed format with separate activity/ sub-activity-wise cost statements as well as to furnish its reply to our questionnaire dated 4 May 2011. The NMPT was advised to simultaneously circulate the revised proposal, cost statements and clarifications furnished among all the users for their comments, if any, within 10 days thereafter.

11.2 With reference to the points discussed at the joint hearing, the NMPT vide letter dated 6 August 2011 has furnished revised proposal including cost statements in the prescribed format with separate activity/ sub-activity-wise cost statements and Scale of Rates and reply to our queries dated 4 May 2011. The main points submitted by NMPT are summarised below.

- (i) Cargo projection has been revised taking into account the cargo actually handled during the year 2010-11.
- (ii) Income and expenditure for the concluded financial year 2010-11 have been considered for estimation purpose for the years 2012-13 to 2014-15. For the year 2011-12, the B.E. figures have been adopted.
- (iii) A separate proposal for fixing per tonne levy in the case of cargo handled manually has been submitted to TAMP in the relevant cost statements. Same is required to be updated as per the actuals for the year 2010-11. However, in the cost statements now furnished income and expenditure of RCHW is also captured for balancing the Annual Accounts figures.
- (iv) Wharfage in respect of Captive Berths mainly Jetty Nos 10 and 11 has been maintained at ₹70/- per MT after expiry of MOU as per the existing SOR i.e. we f 16.10.2009 in respect of Jetty No 10 and 14.2011 in respect of Jetty No 11.
- (v) MRPL has taken a project for executing SPM facilities for handling crude within NMPT limits and the project is expected to be completed by 2012-13 which will have a projection of handling 15/18 MMTPA as against the current capacity of 9 MMTPA. As per their project the MGT offered and confirmed between NMPT & MRPL is as follows.

Sl. No.	Description	15 MMTPA (Capacity of refinery)	18 MMTPA (Capacity of refinery)
1	Existing POL Berths (for Crude and products)	7.25 MMTPA	8.30 MMTPA

2	Proposed Single Point Mooring (for crude only)	5.50 MMTPA	7.00 MMTPA
	Minimum Guarantee Through put (MGT)	12.75 MMTPA	15.30 MMTPA

However, in the cost sheets the optimum projection as per the present handling is considered without taking the MGT

- (vi) One more liquid cargo Jetty No 13 is expected to be completed during 2012-13. Accordingly, the projection of traffic is incorporated as per the capacity addition
- (vii) Depreciation is as per our books of Accounts. For the purpose of projection, NMPT follows the guidelines of the Ministry of Shipping according to which depreciation is calculated adopting Straight Line Method based on life norms
- (viii) NMPT will brief the users specially Steamer Agents and C&F Agents about the implications of the revised proposal. However, it may be seen that except updating the cost statements, no revision is proposed except minor changes proposed on account of issue of licence to Steamer Agents and C & F Agents and Marshalling Yard charges as discussed during the joint hearing
- (ix) Since the statutory Audit on the Annual Accounts for 2010-11 is also going on simultaneously, NMPT could not adhere to submit the proposal on or before 30 July 2011. The delay is unintentional. The copies of MOU submitted to Ministry of Shipping and draft Annual Accounts are furnished

11.3 A summary of the queries raised by us to NMPT and the corresponding replies furnished by the NMPT is tabulated below

Sl. No.	Queries raised by us	Reply furnished by NMPT
<b>A.</b>	<b>GENERAL</b>	
(1)	Form 1 furnished by the NMPT is not complete. Please furnish revised duly filled Form-1	This is complied with
(2)	The tariff guidelines of 2005 stipulate that tariff should be linked to benchmark of the levels of productivity. The NMPT has not indicated anything about productivity levels to be maintained for various operations / services in the current tariff revision proposal. The benchmark level of productivity may be included in the Scale of Rates as a conditionally governing the respective tariff items. The basis adopted for determining the benchmark level of productivity may be explained	Form 1 is suitably updated to provide the requisite information under Sl. No 6 (Refer MOU submitted to Government by NMPT)
<b>B.</b>	<b>FINANCIAL COST STATEMENTS</b>	
(1)	The NMPT is advised to update the cost statements with the actuals for the year 2010-11 duly tallying the figures with the draft Annual Accounts. A copy of the draft Annual Accounts for the year 2010-11 may also be forwarded. The estimates for the subsequent years viz 2011-12 to 2013-14 may be reviewed and modified if necessary, with reference to the actuals for the year 2010-11	Cost statements are updated with reference to actual for the year 2010-11 and estimates for the subsequent years viz, 2011-12 to 2014-15 are modified. Copy of the Draft Annual Accounts for the year 2010-11 is enclosed which is yet to be audited and certified by the C&AG
(2)	(i) Chairman NMPT vide d/o letter dated 26 April 2011 has submitted that iron ore and POL traffic are the only two items cargo accounting more than 10% of the overall traffic and cost statements in respect of these two cargo items handled by the port are filed. He has also submitted that the cost position of Mangalore Refinery Chemicals Limited	All the sub-activity cost statements are submitted as per the Formats prescribed by TAMP taking due care to respective MOUs in regard to Oil cargo handled on behalf of M/s MRPL and ore cargo handled by M/s KIOCL

	(MRPL) and Kudremukh Iron Ore Company Limited (KIOCL) are submitted earlier. In this regard, the following points are observed which may be examined.	
	(a) The sub activity cost statement claimed to have been filed by NMPT vide letters dated 7 March 2011 as well as d.o letter dated 26 April 2011 are not as per the format prescribed by the Authority.	
	(b) The sub activity cost statement relating to vessel related activity filed by NMPT under the cover of its d.o letter dated 26 April 2011 is with reference to cargo viz iron ore and POL vessels which is also not as per format prescribed. The cost format Form 5B requires vessel related activity to be filed for port services such as port conservancy, berth hire, pilotage etc.	
	(c) The NMPT has in d.o letter dated 26 April 2011 filed Form 3A which covers iron ore and POL cargo. This is also not as per the format prescribed as Form 3A is a consolidated cost position for the port as a whole.  The NMPT has filed different set of cost statements at different points of time in piecemeal which are again not as per the format prescribed. The NMPT is, therefore, again advised to file complete set of cost statements in the format prescribed.	
	(ii) Fixation of wharfage rate for iron ore pellets handled by the Kudremukh Iron Ore Company Limited (KIOCL) and crude/ POL handled by Mangalore Refinery Petrochemicals Limited (MRPL) are governed by the separate methodology agreed by the respective parties with the NMPT. In case of fixation of wharfage rate for cargo handled by MRPL in view of disagreement between the port and the MRPL, the Authority has through various orders (viz. vide Orders dated 27 October 1998, 19 July 2000 and 9 August 2001) prescribed the guidelines to be followed for fixation of wharfage rate for MRPL Jetty. The fixation of wharfage rate for KIOCL has to be based on the principle set by the Secretary (then) MOST on 21 May 1992 in this regard. While filing comprehensive proposal and submitting cost statements for the activity / sub-activity-wise it may be ensured that the expenditure between the MRPL and the KIOCL (only those activities still covered by the MOU) and NMPT cargo are allocated on the basis of respective guidelines available for this purpose and confirmation to this effect may be given. The detailed computation of allocation of actual expenses between NMPT, MRPL and KIOCL may be furnished for the past period 2005-06 to 2008-09 and 2009-10 and 2010-11 and estimates for the years 2011-12 to 2013-14.	Wharfage statements for the years 2007-08 to 2010-11 adopted for Annual Accounts are enclosed as desired. Details of assessments from 2011-12 to 2014-15 are furnished in sub activity-wise statements (Summary statement of wharfage calculation sheets in respect of KIOCL and MRPL for the years 2005-06 to 2008-09 are furnished).

	<p>Separate statements may be filed with reference to cargo handled by MRPL and KIOCL from 2005-06 till they are governed by the Memorandum of Understanding (MOU)</p> <p>The sub-activity wise cost statements for cargo handling activity may be filed as per the format prescribed with reference to cargo (NMPT Account i.e. not covered by MOUs) which forms more than 10% of the traffic volume. The sub-activity wise cost statements under vessel related activity may be filed as per the format prescribed. The NMPT is again advised to initiate action and file the requisite cost statements in a consolidated manner</p>	
(3)	<b>Comparison of actuals vis-à-vis estimates</b>	
	<p>(i) The last tariff Order passed by the Authority on 11 November 2006 considered the estimates for the years 2005-06 to 2008-09 for determining the tariff revision. Form 8 furnished by NMPT does not give the comparative position of estimates vis-à-vis actuals for the years 2005-06 and 2006-07. Please update comparative position of actuals vis-à-vis the estimates considered in the last tariff revision Order for the years 2005-06 to 2006-07 as well</p>	<p>The required information is furnished in Form 7. Form 8 has no relevance</p>
	<p>(ii) Furnish a statement reconciling the profit before tax reported in the Annual Accounts with the net surplus before ROCE considered in the cost statement for each of the years 2005-06 to 2008-09 and also for the years 2009-10 and 2010-11</p>	<p>The figures adopted in Cost Formats are based on certified Annual Accounts. The Net surplus before and after tax worked out in cost statements and Annual Accounts are quite independent and are worked out as per the respective Formats. Hence it is felt that reconciliation is not required</p>
	<p>(iii) The comparative statement of actuals vis-à-vis estimates furnished by the NMPT may be modified in view of the following gaps observed</p>	
	<p>(a) In the last tariff Order, the Authority had allowed reduction in the wharfage charge for a few items, reduced the RCHW levy and approved rationalisation in pilotage fee and berth hire. The revenue impact of these modifications were estimated at ₹32.62 crores during the last tariff cycle. The income estimates shown in Form 8 may be adjusted to factor the tariff reduction effected in the last tariff Order for a like to like comparison with the actuals</p>	<p>Form No. 7 indicates the required position</p>
	<p>(b) Sundry debtors, inventory, cash balance considered for computation of the working capital for the years 2007-08 to 2009-10 as well as 2010-11 may be modified in compliance with the norms prescribed in the tariff guidelines. Workings in this regard may be furnished. Please furnish the working for the years 2005-06 and 2006-07 as well</p>	<p>All the data indicated are as per the norms prescribed in the tariff guidelines</p>
	<p>(c) In the last tariff revision, the cost statement for the years 2005-06 to 2008-09 reflected a total surplus of ₹47.38 crores. After considering the effect of reduction in the revenue to the tune of ₹32.62 crores and DA</p>	<p>Cost element in regard to RCHW on tonnage basis is proposed in a separate proposal. Hence it is felt that adjustment of surplus left unadjusted etc., is not necessary</p>

	<p>arrears pertaining to RCHW workers to the tune of ₹142 crores to be met from the surplus, balance surplus of ₹1334 crores was left unadjusted in view of the submissions made by the NMPT that the traffic and consequently the income anticipated may not materialize. The surplus left unadjusted was subject to review in the next tariff revision. (as recorded in last sub para under para 8 (xiii)(b) of the Order) Please give the actual position in this regard</p>	/
	<p>(d) Pension / gratuity contribution allowed in the last tariff Order was ₹600 lakhs in each of the years 2005-06 to 2008-09. The actual Pension/ gratuity contribution considered in the cost statement is ₹3022.72 lakhs in the year 2007-08 and ₹4253.75 lakhs in the year 2008-09. In this regard the following points may be clarified</p> <p>(i). During the last Order in Para 8 (viii) it is observed that the Annual Accounts for the year 2004-05 show sufficient balance is built up in the Pension Fund to meet the liabilities as per the actuarial valuation as on 31 March 2005. NMPT has stated that nominal contribution will have to be made annually which was allowed. In this context, justify the reasons for steep increase in the actual contribution to pension/ gratuity vis-à-vis the estimates of the NMPT allowed in the last tariff Order</p> <p>(ii) Furnish working of the Pension Fund Contribution considered in the cost statements as per the actuarial valuation</p> <p>(iii). The actuals shown in the cost statement for the year 2008-09 at ₹4253.75 lakhs perhaps includes contribution to leave encashment fund to the tune of ₹1132.28 lakhs apart from ₹3121.47 lakhs reported as contribution to the pension/ gratuity fund. During the last tariff revision, the NMPT had not estimated the expense towards leave encashment fund. The nature of the expense and the basis thereof may be explained</p>	<p>(i) The correctness and adequacy of the Superannuation Fund and Gratuity Fund is critically scrutinised by Statutory Audit at the time of certification of Accounts. It is clarified that suitable action as suggested by Audit has been taken to ensure that sufficient balance is built up in both the Funds. It is also to be noted that actuarial valuation is taken from LIC every year to make good the deficiency, if any</p> <p>(ii) LIC does the work based on the employees data furnished by NMPT</p> <p>(iii) This is again based on the actuarial valuation done by LIC</p> <p>The introduction for the provision of Leave Encashment Fund came into effect from the 2008-09 as suggested by Audit. Hence this was not taken into consideration in the last tariff revision</p>
	<p>(e). Furnish break up of the Finance and Miscellaneous Income (FMI) and Finance and Miscellaneous Expenditure (FME) for the years 2005-06 to 2008-09 as well as 2009-10 and 2010-11 reconciling it with the FME and FMI figures reported in the Annual Accounts of the respective years</p>	<p>Please refer reply to Item No 10 (vi) and 11 (v) below</p>
	<p>(f) Perusal of Form 7 shows that variations between the estimates vis-à-vis actuals are more than + or - 20% in respect of income/ expense such as Railway income, Estate income, FMI, FME, etc. The reasons for wide variations have not been explained by the Port. The reasons for variations in the estimates vis-à-vis the actuals may be explained for each of the years 2005-06 to 2008-09</p>	<p>The variation in Railway and Estate Income is mainly due to additional flow of Iron Ore fine traffic. This activity has resulted in upward variation in the expenditure also</p>



(4)	<b>Traffic:</b>	
	(i) The traffic target in the MOU signed with the Ministry is 38.74 MT for the year 2010-11 and the traffic projected by the NMPT in the cost statement is 38.74 MT for the year 2010-11 and 41.00 MT for the year 2011-12. The actual traffic handled by the NMPT as reported (in the communication received from the Ministry of Shipping on the traffic handled at Major Port Trusts) for the year 2010-11 is 31.55 MT. The reasons for drop in the actual traffic in the year 2010-11 over the previous year traffic/ the target set by the Ministry may be please be explained.	The cost statements have been updated as per actual for the year 2010-11 and BE 2011-12. The drop in traffic between actual for 2010-11 over the previous years traffic/target set by the Ministry is due to reduction in Ore traffic consequent on ban/restriction imposed by Government of Karnataka.
	(ii) The NMPT may confirm whether the traffic estimates are in line in accordance with the five year plan/ annual plan and the business plan of the port. The reasons for deviation, if any, in the traffic estimation considered in the cost statement from the projections made in the five year plan / annual plan/ business plan need to be explained along with the basis of traffic estimation for the years 2011-12 to 2013-14.	Traffic estimates are generally in line with figures adopted for Plan/Non-Plan Budget of the Port which is again linked with Five year Plan and Business Plan as directed by the Ministry.
	(iii) The following other points may be clarified with reference to the traffic projected by the NMPT.	
	(a) Traffic of iron ore (fines) projected in the Form 2A is 52 lakh tonnes, 62.20 lakh tonnes and 62.50 lakh tonnes for the years 2011-12 to 2013-14 respectively as against 67.00 lakh tonnes estimated in the year 2010-11. The actual volume of iron ore (fines) handled in the year 2010-11 may be indicated. The reason for projecting drop in the volume of iron ore (fines) in the year 2011-12 may be explained. Also, explain the reasons for assuming insignificant growth in the traffic for iron ore fines during the year 2013-14 over the projections made for the year 2012-13.	Ore Traffic handled during 2010-11 is 15.68 lakh tonnes. Indicated in Form 2-A Variations occur due to conditions of traffic availability and affect of change in the Government policy for movement of cargo viz., restriction of Karnataka State Government on mining and movement of Iron- Ore fines by road etc. Significant growth in the traffic is indicated for projections anticipating likely improvement in the Government Policy on iron ore. The traffic of iron ore fines estimated for the years 2011-12 to 2014-15 are 8.35 lakh tonnes, 18.50 lakh tonnes, 20.50 lakh tonnes and 23.50 lakh tonnes respectively.
	(b) The coal/coke cargo projected in the Form 2A is 19.20 lakh tonnes, 15.00 lakh tonnes and 12.00 lakh tonnes for the years 2011-12 to 2013-14 respectively as against 34.00 lakh tonnes estimated in the R E 2010-11 and 27.91 lakh tonnes handled in 2009-10. The actual coal/coke handled in the year 2010-11 may be indicated. The reasons for projecting sudden drop in the volume of coal/coke in the year 2011-12 and decreasing traffic pattern assumed for the subsequent years 2012-13 and 2013-14 may please be explained.	Actual coal/ coke handled in the year 2010-11 is 28.56 lakh tonnes. Projections for subsequent years is recast at 25, 17.15, 19.10 and 22.50 lakh tonnes for each of the years 2011-12 to 2014-15 respectively. Traffic for other bulk cargo is also modified in Form 2A.
	(c) The reasons for assuming 28% reduction in the traffic of fertilizer in the year 2011-12 over the estimates of 2010-11 may be explained. The estimate for the years 2011-12 to 2012-13 may be modified, if necessary, with reference to 2010-11 actuals.	
	(d) Other bulk cargo is projected at 19.30 lakh tonnes in the year 2013-14 as against 40.55 lakh tonnes projected in the immediate	

	previous year 2012-13. The reason for estimating sudden reduction of more than 50% in the traffic of other bulk cargo in the year 2013-14 may please be explained.																																					
	(e) The container traffic projected for the years 2011-12 to 2013-14 is 35000 TEUs, 40000 TEUs, and 40000 TEUs respectively, with the corresponding tonnage values considered 5.40 lakh tonnes, 5.50 tonnes and 5.70 lakh tonnes. Please explain the basis for arriving at the tonnage figure for the projected TEUs and confirm and show that it is in line with the approach followed by the NMPT with reference to actual container traffic (in tonnage) reported in the past years also.	Income on container traffic is based on loaded/empty TEUs. Tonnage value is not considered for the purpose of SOR except for total through put as wharfage charge is not linked to volume of cargo carried in the Containers.																																				
	(f) Explain the reasons for not considering any growth in the container traffic in the year 2013-14.	Revised figures are indicated in the Form 2-A with reference to actual for 2010-11.																																				
	(g) Iron ore traffic expected to be handled by the concessionaire of the iron ore terminal operator and any other PPP projects envisaged in the current tariff cycle may be indicated.	Traffic expected to be handled by PPP and BOT projects are not considered in the cost statements furnished for fixation of SOR. Form No. 2 A indicate certain required figures for such projects.																																				
	(h) Explain the basis on which the number of vessels for the years 2011-12 to 2013-14 are projected.	Projection of vessels are made in proportion to actual cargo handled vis-à-vis GRT of vessels called during 2010-11.																																				
	(i) As per the information furnished at Sl. No VI in Form 2A, the average time spent by a vessel at berth is expected to increase from 56.18 hours reported in 2009-10 to 56.32 hours in 2010-11 and it reaches to 59.21 hours in the year 2013-14. Explain the reasons for projecting increase in the average stay of vessel at berth. Confirm that the said estimate takes into consideration the efficiency parameters agreed by the NMPT fixed by the Ministry in this regard.	Number of vessels and average time spent at berth is assessed based on the cargo projection made compared to the actuals for 2010-11. However, number of vessels may not be strictly as per cargo ratio and may vary depending on the size of vessels expected to call in different groups of GRT.																																				
(5).	<b>Capacity.</b> With reference to the break up of addition to the designed capacity furnished by the port (estimated at the level of 442 lakh tones as on 31 March 2010), the following points may be clarified.																																					
	(i) Furnish the capacity of the port for the years 2005-06 to 2009-10 excluding the berths handling cargo covered by MOU (MRPL and KIOCL) and including the cargo volume covered by MOU.	<p>The capacity of the Port for the years 2005-06 onwards excluding MRPL and KIOCL berths is indicated below</p> <table> <tr><td>2005-06</td><td>—</td><td>158 LT</td></tr> <tr><td>2006-07</td><td>—</td><td>158 LT</td></tr> <tr><td>2007-08</td><td>—</td><td>180 LT</td></tr> <tr><td>2008-09</td><td>—</td><td>187 LT</td></tr> <tr><td>2009-10</td><td>—</td><td>187 LT</td></tr> <tr><td>2010-11</td><td>—</td><td>187 LT</td></tr> </table> <p>Including MRPL and KIOCL berths is indicated below</p> <table> <tr><td>2005-06</td><td>—</td><td>413LT</td></tr> <tr><td>2006-07</td><td>—</td><td>413 LT</td></tr> <tr><td>2007-08</td><td>—</td><td>435 LT</td></tr> <tr><td>2008-09</td><td>—</td><td>442 LT</td></tr> <tr><td>2009-10</td><td>—</td><td>442 LT</td></tr> <tr><td>2010-11</td><td>—</td><td>442 LT</td></tr> </table>	2005-06	—	158 LT	2006-07	—	158 LT	2007-08	—	180 LT	2008-09	—	187 LT	2009-10	—	187 LT	2010-11	—	187 LT	2005-06	—	413LT	2006-07	—	413 LT	2007-08	—	435 LT	2008-09	—	442 LT	2009-10	—	442 LT	2010-11	—	442 LT
2005-06	—	158 LT																																				
2006-07	—	158 LT																																				
2007-08	—	180 LT																																				
2008-09	—	187 LT																																				
2009-10	—	187 LT																																				
2010-11	—	187 LT																																				
2005-06	—	413LT																																				
2006-07	—	413 LT																																				
2007-08	—	435 LT																																				
2008-09	—	442 LT																																				
2009-10	—	442 LT																																				
2010-11	—	442 LT																																				

	<p>(ii) The port has estimated 54 lakh tonnes addition to the capacity in the year 2011-12 with reference to cargo of UPCL. Please furnish the details of the proposed project and the full form of UPCL. The port has not proposed any tariff arrangement for the UPCL cargo proposed to be handled. Tariff arrangement applicable for the said cargo of UPCL may please be clarified.</p> <p>Also indicate the year-wise addition to the traffic considered in the years 2011-12 to 2013-14 in view of the addition to the capacity from the cargo proposed to be handled by the UPCL.</p>	No reply furnished
	<p>(iii) As regards 78 lakh tonnes additional capacity estimated in the year 2012-13 from oil jetty, please furnish details for the proposed project and the tariff arrangement envisaged for the proposed facility as the port has not filed any separate proposal in this regard. Indicate the year-wise addition in the traffic on account of the proposed facility and confirm whether the traffic estimated by the NMPT captures the same.</p>	No reply furnished
	<p>(iv) Furnish workings of the designed capacity of the UPCL cargo and oil jetty assessed at 54 lakh tonnes and 78 lakh tonnes respectively in the proposal.</p>	No reply furnished
	<p>(v) From the proposal it is not clear as to whether the traffic income projections take into account the BOI projects proposed to be developed on PPP basis and also with reference to the projects relating to oil jetty and UPCL. Please give more details about the treatment given in the cost statement with reference to such four projects.</p>	No reply furnished
(6)	<b>Income estimation.</b>	
	<p>(i) The traffic of iron ore pellets / concentrates is projected to grow by 33% in the year 2011-12 whereas the income projections show 6.6% reduction in the income. The income estimation of this cargo does not commensurate with the growth in the traffic. The NMPT may review and modify the income estimates of this cargo item for the years 2011-12 and consequently for the years 2012-13 and 2013-14 as well.</p>	<p>The iron ore pellet traffic and income anticipated is estimated on cost basis as per MOU with M/s KIOCL. The income estimation therefore may not commensurate with the growth in traffic as traffic affects only the dredging apportionment and not other costs. The estimation of traffic is done in co-ordination with the user Agency viz M/s KIOCL.</p>
	<p>(ii) Advance taken for construction of berth for MRPL for which MOU was entered with the NMPT in January 1995 has been repaid on 15 October 2009 as reported by both the NMPT and the MRPL. In this context, please furnish the wharfage income (year-wise) collected by the port since the loan has been repaid and the estimates for the years 2011-12 to 2013-14. Please furnish working in this regard indicating the unit rate of wharfage and the volume of traffic handled by the MRPL at dedicated for the period 2005-06 onwards till it is covered by the MOU.</p>	<p>Necessary particulars are available in Form 2-A and 2-B. As regards wharfage fixation of MRPL cargo, the same is furnished to TAMP from time to time after the details are verified and confirmed by M/s MRPL. However working sheets of the wharfage Rates calculated year-after years from 2005-06 are separately enclosed which subject to confirmation by MRPL. As regard details of income collected by the port after repayment of complete loan drawn the same are furnished in Form 5 A(iii) and 5B(iii).</p>

	(iii) The traffic of other bulk cargo is projected to reduce by 21% in the year 2013-14 whereas the estimates of income show an increase of 11% in this year over the estimates of the previous year. The NMPT may verify and confirm that the estimates provided are correct and based on the existing tariff for the throughput projected.	Consequent on updating the Formats as per actual for 2010-11 there has been some change in the traffic and income estimates.
	(iv). Furnish detailed computation of income with reference to the estimated traffic at the existing Scale of Rates and the proposed Scale of Rates for all the years under consideration for each of the tariff items prescribed in the SOR for the years 2011-12 to 2013-14.	The income computation has been made with reference to estimated traffic and existing scale of Rates for each item of cargo. As no change in the SOR is proposed no details are computed.
	(v) (a). As stated earlier furnish separate working of the income estimated with reference to volume of iron ore pellets to be handled by the Kudremukh Iron Ore Company Limited (KIOCL) and crude/ POL handled/ to be handled by Mangalore Refineries Petrochemicals Limited (MRPL) which are governed by the separate MOU giving the volume of traffic, the unit rate of wharfage adopted for the past period 2005-06 to 2010-11 and estimates for the years 2011-12 to 2013-14.	The iron ore pellet traffic and income anticipated is estimated on cost basis as per MOU. Necessary particulars are given in Form 5A(iii). As regards wharfage fixation of KIOCL/MRPL cargo, the same is furnished to TAMP from time to time after the details are verified and confirmed by KIOCL/ MRPL.
	(b) The MOU entered in 1995 with the MRPL does not specifically mention the berth number but it is presumed to be relating to jetty No 10 dedicated for MRPL cargo. A separate MOU is entered between NMPT and MRPL in February 2000 which is presumably for Jetty No 11. The tariff arrangement followed by the NMPT for MRPL cargo handled at the Jetty No 11 may be explained for the past period as well as in the estimates considered in the current tariff cycle along with separate statement in this regard.	This is purely an administrative issue where separate correspondence is available with the TAMP. However necessary cost statements on pre and post period of MOU have been furnished in the SOR proposal now submitted to TAMP for approval.
	(vi) The income from container handling charge is estimated to increase by 2.9% in the year 2013-14 over the income estimated over the previous year though there is no growth estimated in the throughput presumably due to change in the container mix. Please confirm.	Income on container is charged on loaded/empty basis. The income is estimated for future years based on the actuals for 2010-11.
	(vii) (a) Explain the reasons for estimating the storage income to reduce from ₹50.71 lakhs in the year 2011-12 to ₹43.10 lakhs in the year 2012-13 when the overall traffic is expected to grow by 6% in the year 2012-13.	There has been some change on updating the estimation with reference to actuals for 2010-11.
	(b). Please furnish an analysis of average dwell time of different cargo for the past two years. Average dwell time considered for estimating the demurrage and storage income for the years 2011-12 to 2013-14 may also be indicated.	Reply not furnished by the port.
	(viii) The basis of estimating income from reefer plugging charges, dwell time, hiring of equipment, etc., may be explained.	This is estimated in proportion to the actuals recorded during the year 2010-11.

	(ix) (a) The income from RCHW is estimated at ₹6052.63 lakhs in 2010-11 and is estimated to reduce to ₹5230.00 lakhs in 2011-12. Explain the reasons for estimating reduction in the RCHW income in the year 2011-12 over the estimates of 2010-11.	RCHW income depends directly on the general cargo handled by the Stevedores by booking of Labour Gangs. The actuals for 2010-11 has been taken as base for estimating the future years income.
	(b) The actual income from RCHW shown in Form B for the years 2008-09 and 2009-10 and estimates for the year 2010-11 do not match with the income shown in the cost statements filed by the NMPT in its proposal dated 17 March 2011 for levy of rates of RCHW based on per tonne basis instead of existing levy on percentage of wages. Please ensure all the figures relating to the RCHW in the general revision proposal and the proposal for revision of rates for RCHW match for the past as well as future estimates.	The observation made is noted of for necessary compliance.
	(x) The other income from vessel related activity in SI No B VII in Form 2B is estimated at ₹365.05 lakhs in the year 2011-12 which is around 141% more than the level estimated in the year 2010-11. The basis of estimating the income from other vessel related charges may be explained and basis for projecting increase in the years 2011-12 to 2012-13 may also be explained.	Necessary change is made consequent to updating the data with reference to actual for 2010-11.
	(xi) Form 2B shows that the income from dollar denominated item is estimated adopting the exchange rate of 1 US \$ = ₹46.73. The income estimation may be updated based on the prevailing exchange rate.	The income is accounted as per the prevailing dollar exchange rate until 2010-11. Prevailing exchange rate has been adopted for estimation purposes.
	(xii) Please indicate the number of vessels and the vessel related income considered in the income estimation with reference to the container terminal and mechanized iron ore terminal expected to be developed on PPP basis in the current tariff cycle.	Container and Iron ore terminals come under the category of PPP/ BOT basis. These are not considered in the cost assessment.
	(xiii) The rates set by this Authority are ceiling levels only. Please confirm the income reported in the Annual Accounts for the years 2005-06 to 2010-11 which are considered in the cost statement are also at ceiling level. If the port has offered any discount/ concession on the ceiling rates approved by the TAMP and the actual revenue reported in the Annual Accounts of 2005-06 to 2009-10 and 2010-11 (draft Annual Accounts) are net of discounts, the revenue impact of such discounts allowed by the NMPT may be quantified for each of the past period.	Port Trust Board had accorded Concession to the extent of 25% in respect of Port Dues and Berth Hire for Container Vessels and 50% for Cruise Vessels in respect of Port dues and berth hire. However no separate data is available to quantify the amount of concession since the vessel related bills are issued at concession rate.
	(xiv) Confirm that the income estimates for the years 2011-12 to 2013-14 are based on the ceiling rates approved by the TAMP in the existing Scale of Rates.	Confirmed that the income estimates are based on the ceiling rates approved by the TAMP in the existing scale of rates.
(7)	<b>Royalty / Revenue share Receipts</b>	
	(i) The other income in Form 2B under cargo handling activity states includes royalty from UPCL. During the last tariff revision the port had not mentioned about royalty receipts from UPCL. In this regard the following points may be clarified.	UPCL project is on BOT basis which is expected to commence functioning from 2011-12.

	(a) Royalty income included in the other income may be segregated and shown separately for each of the past years 2005-06 to 2010-11 and projections for the years 2011-12 to 2013-14	This is done in the present statements
	(b) Indicate the period from when the royalty income from the UPCL started to accrue to the port. A copy of the agreement, if any, entered by the NMPT with UPCL in this regard may be provided	This is to be pursued separately as BOT projects are not taken into accounts for cost Formats
	(c) Please clarify whether the authorization granted to UPCL is under Section 42(3) of the Major Port Trusts Act or any other arrangement. As per clause 7.1 of the tariff guidelines, charges to be levied by service providers authorised by the Major Port Trust, under Section 42 (3) of the MPT Act, 1963, to provide port services specified in clauses (a) to (e) of section 48 ibid shall be regulated by TAMP. In cases where authorisation arrangement u/s 42(3) is other than by way of a BOT concession agreement, ceiling rates will be prescribed for such services to be applied commonly at the concerned ports without reference to individual service provider based on the proposal to be filed by the NMPT. The NMPT may confirm whether the tariff arrangement followed in case of UPCL is in compliance the tariff guidelines and the relevant statute in the Act in this regard.	
	(d) Year-wise royalty receipts from the UPCL since its accrual may be indicated with the estimates for the current tariff cycle and the treatment given in the cost statement may be indicated	Does not arise as UPCL is a BOT project
	(ii) (a) The Authority has already fixed upfront tariff with reference to the two proposals filed by the NMPT viz. for container terminal and mechanized iron ore terminal. The NMPT is requested to furnish the details of the traffic revenue share, income estimated from the projects, already commissioned or likely to be commissioned in the tariff cycle under review. Upfront payment, if any, likely to be received may be indicated along with the treatment given in the cost statement	Furnished in form No. 9 of the proposal
	(b) The NMPT proposes to allot land to the successful operator and collect lease rental with reference to the two BOT projects. The income anticipated from such allotments of land made or to be made by the port to PPP operators on BOT basis in this tariff cycle may be indicated for each project alongwith detailed working and its treatment in the cost statement	The SOR proposal to the extent of BOT/PPP projects are not included in the working of the cost data
	(iii) Treatment of royalty receipts is governed by clause 2.3.3 of the tariff guidelines of 2005. As per the said guidelines the revenue share/royalty receivable by the landlord Port Trust should be applied first to meet cost of	Details are given in the Form 9. However Collection of royalty has not yet been commenced

	<p>surplus labour, if any. At least 50% of the balance should be maintained in an Escrow Account for the purpose of creation and/ or modernization of the port infrastructure facilities within a period of 5 years. The investment made out of this Escrow Account will not, however, qualify for ROCE when the facilities so funded by this Escrow Account are put into use and tariff thereof is fixed. Provided that the entire accrual will be taken as revenue of the port trust for tariff fixation if the funds in the Escrow Account are found to have been not utilized for the stated purpose within the stipulated time. Please show how the said guidelines has been complied with by the port trust. Indicate how the royalty/ revenue share receipts in the past and estimated to be received in the future are treated in the cost statement.</p>	
	<p>(iv) If the NMPT anticipates royalty/ revenue share/ license fee from any other authorization granted by the port to the service provider, the same may be indicated along with detailed calculation of royalty/ revenue share receipts. Confirm the provision stipulated in clause 2.8.3 of the guidelines is complied with in the cost statement in these cases also.</p>	<p>This is not considered in the SOR proposal as BOT/PPP projects are not included in the calculation of cost data.</p>
(8)	<p><b>Operating Expenditure</b></p> <p>(i) In terms of the clause 2.5.1 of the 2005 guidelines for tariff fixation, expenditure projection should be in line with traffic projections and adjusted for price fluctuation with respect to the current movement of Wholesale Price Index (WPI) for all commodities announced by the Government of India. Annual escalation adopted by the Port is different for different cost items and varies in the range of 10% to 30%.</p> <p>The average salary and wages per employee is escalated by 16%, 29% and 30% in the years 2011-12 to 2013-14. For the same years, the unit cost of power and dredging is escalated by 10% per annum uniformly for all the years and the unit cost of fuel cost is escalated by 5% per annum in the first two years and 2.4% in the year 2013-14. Similarly, the repairs and maintenance cost and management and general overhead is estimated to escalate by 10% per annum and spares, insurance and other expense, are estimated to escalate by more than 10% per annum for each of the years. The port has not explained the basis for adopting the annual escalation in the range of 10% to 30% for different cost items.</p> <p>It may be noted that the WPI for the year 2010-11 as per clause 2.5.1 of the tariff guidelines declared by the Government will be adopted and applied for allowing annual escalation factor in cost estimates for the tariff revision exercise to be undertaken in the year 2011-12.</p>	<p>The expenditure projection for salary and wages for the first year i.e., 2012-13 is escalated by 6% and at 3% for subsequent years. For other items of expenditure the escalation is by 5% annually.</p>

	<b>(ii) Salaries and Wages</b>	
	(a) Clause 2 6 2 of the tariff guidelines require the Major Port Trusts to regularly review and adjust the manning scales / datum. The National Tribunal Award of 2006 on manning scales has already been notified. Please clarify whether the proposal of the NMPT is based on the revised manning scales. If not, please modify the estimates based on the revised manning scales awarded by National Tribunal in 2006 which has already been implemented at many of the Major Port Trusts	Manning scale has been implemented and the same is considered in the separate proposal for fixation of levy on tonnage basis which is pending finalization
	(b). Furnish the existing manning scales for different services and the manning scale followed by the NMPT as per the revised manning scale and its impact on the cost thereon for the estimates furnished during the years 2011-12 to 2013-14	Since this issue is separately pursued and the present SOR is not inclusive of this element, the information is not furnished
	(c) The number of employees reported at 1786 in the year 2009-10 is estimated to reduce by 4% in 2010-11 and further reduction of 9%, 7.6% and 7% in the work strength is estimated in the next three years. Justify the reasons for estimating the salaries and wages cost to increase by 10% per annum in the year 2011-12 and further increase of 20% per annum in each of the years 2012-13 and 2013-14 despite estimating reduction in the work strength. As stated earlier, the annual escalation in the cost will be governed by clause 2 5 1 of the tariff guidelines	Some changes have been indicated on updating actual for 2010-11. The increase for salaries and wages is mainly due to Revision of Scales of Pay and consequent increase in Allowances
	<b>(iii) Power and fuel Cost</b>	
	(a) The power consumption of machinery and equipment furnished in Form 3 B is estimated to decline from 5.8% to 7.5% during each of the years 2011-12 to 2013-14 despite projecting traffic growth by 5.8%, 6% and 8.8% for the corresponding period. The NMPT may examine whether the estimation of power consumption and consequently the power cost is to be modified recognising that generally the power consumption would vary with the traffic projections	The data is revised with reference to actual for 2010-11
	(b) The overall fuel consumption is estimated to increase uniformly at the rate of 6.3% per annum as against 5.8%, 6% and 8.8% increase in the traffic projections during the years 2011-12 to 2012-13. The increase in the overall fuel consumption may be modified with reference to the growth projected in the traffic	
	(c) The cost statement may be updated with reference to the actual power and fuel consumption and cost for the year 2010-11. Estimates for the subsequent years may be modified with reference to 2010-11 actuals	This is done
	<b>(iv). Repairs and Maintenance cost</b>	
	(a). Explain the basis of estimating the repairs and maintenance cost for the years 2011-12 to 2013-14	This is done mainly in comparison to actual of 2010-11
	(b). The repairs and maintenance cost for the year 2009-10 is ₹286.11 lakhs which is	Figures have been updated to actual of 2010-11



	estimated to increase to ₹854.27 lakhs in the year 2010-11 and thereafter 10% annual increase is estimated for each of the subsequent years. The actual repairs and maintenance cost for the year 2010-11 may be updated and the estimates for the subsequent years may be justified with reference to the 2010-11 actuals.	
	(c) The NMPT has estimated additions to the gross block of assets to the tune of ₹84.45 crores in the year 2011-12, ₹60.45 crores in the year 2012-13 and ₹86 crores in the year 2013-14. Clarify whether the estimates capture the repairs and maintenance cost, if any, expected on the additions proposed to the gross block during the years 2011-12 to 2013-14.	The estimates have now been revised based on Development Plans during 12 <sup>th</sup> Plan. The estimates include repairs & maintenance cost also.
	(v) <b>Other expenses</b>  The other expenses in Sl. No. A VIII in Form 3B show a steep increase of 82% i.e. from ₹545.23 lakhs actuals reported for the year 2009-10 to ₹993.10 lakhs estimated in the year 2010-11. Further increase of 13%, 22% and 24% is estimated in this cost item for the next three years viz. 2011-12 to 2013-14 respectively over the estimates of the respective previous years. Specific reasons, if any, for such steep increase in the other expense in the year 2010-11 may be explained. Please give the break-up of the items covered under this head of expenditure.	There is some change in the figures owing to updating the data with reference to actual for 2010-11.
	(vi) Estimation of Management and General Administration expenses shown under Form 3A do not tally with the estimates given in Form 3B. This may be reconciled.	M & G! Admn shown under Form 3A is from Annual Account excluding Depreciation. Whereas in Form 3 (B) it is exhibited excluding Power Cost, MGA salary, Stores and Depreciation. Hence the variation.
	(vii). <b>Depreciation</b>  In the last tariff revision, the estimation of depreciation based on the life norms prescribed by the Ministry of Shipping followed by the port was accepted and the NMPT was advised to comply with the tariff guidelines for computing the depreciation in the next tariff revision. Please confirm whether the depreciation is computed in line with Clause 2.7.1 of the tariff guidelines.	Depreciation is adopted as accounted in the Audited Annual Accounts which is in conformity with the Rules and Regulation fixed by the Government of India. Accordingly, depreciation is calculated on straight line method adopting the life norms fixed by the Government.
(9)	<b>Details for Fund Position (Form 3C)</b>	
	(i) The following figures indicated in Form 3C do not match with the position reported in the Annual Accounts:  (a) Opening balance of Pension Fund in the year 2008-09 ₹21886.89 lakhs (Annual Accounts ₹19063.80 lakhs)  (b). Contribution made to Pension fund in the year 2008-09 ₹2800 lakhs (Annual Accounts – ₹5600 lakhs)  (c) The entry relating to receipts (interest and others) and payment of pension and gratuity.	Form C is drawn correlating with Annual Accounts.



	(ii) The basis of estimating the sundry receipts in the years 2011-12 at ₹100 lakhs and increase of ₹5 lakhs for the subsequent two years may be explained	Now B E figures are adopted for 2011-12
	(iii) The FMI in the cost statement shows royalty receipt apart from the royalty income considered in the cargo handling income. The nature of the royalty income shown under the head FMI may please be explained. Also explain whether the provision prescribed in clause 25.1 of the tariff guidelines on the treatment of royalty receipt is followed in this regard	The existing terminology adopted in the accounts for accounting the receipts in respect license given for HMC operation
	(iv) The basis of estimating royalty income under the FMI at a uniform figure of ₹258 lakhs for each of the years 2011-12 to 2013-14 may be explained and furnish a detailed working in this regard	The estimate is modified
	(v) Explain the nature of income reported in the Annual Accounts under the head FMI as "prior period income" and the treatment given in the cost statement in the past period 2005-06 to 2009-10 and 2010-11	Prior period income is that which relate to previous years which are not to be accounted in the current operating income. This income is not taken into account in the cost statements
	(vi) Furnish breakup of the Finance and Miscellaneous Income shown in the cost statement for the years 2005-06 to 2009-10 and 2010-11 and reconcile it with the items shown in the Annual Accounts. Also, furnish detailed breakup of the FMI estimated for the years 2011-12 to 2013-14	Break-up as indicated under Item VI of Form 3A is explained below. Items included are i) Sale of unserviceable scrap materials ii) Adj. of Stores Esti charges iii) Operational License fee on Equipments iv) Sundry receipts mainly consisting of Misc receipts of minor nature otherwise not classified
(11)	<b><u>Finance &amp; Miscellaneous Expenses</u></b>	
	(i) The reasons for sudden increase in prior period expense in the year 2009-10 at ₹1427.41 lakhs as against ₹447.45 lakhs reported in the year 2008-09 and ₹198.24 lakhs in the year 2007-08 may please be explained	Complete transactions are available in the Books of Accounts maintained and made available to Statutory Audit for certification. These are the actual figures as exhibited in the Annual Accounts
	(ii) The basis of estimating the prior period expense at ₹100 lakhs for each of the years 2011-12 to 2013-14 may also be explained	This is a nominal provision made. There exists no specific guidelines to estimate this item in the RE/BF of the Port Budget
	(iii) (a) The basis of estimating the contribution to the Pension fund and gratuity fund at ₹3000 lakhs and ₹800 lakhs per annum for each of the years 2011-12 to 2013-14 may be explained	This is a nominal contribution provided subject to obtaining actuarial valuation
	(b) From the Annual Accounts furnished for the year 2009-10 it is observed that the balance in the Pension fund and Gratuity fund almost matches the fund liabilities as per the actuarial valuation as on 31 March 2010. The actual pension payment of ₹870.92 lakhs in the year 2009-10 is fully met from the interest received from investments and annuity return. In this context the proposal of NMPT to continue to contribute ₹3000 lakhs as done in the past may be justified and it may be confirmed that it does not include any additional contribution to the Pension/ Gratuity Fund	Same as already clarified above

	(c) Please certify that the contribution to pension and gratuity fund does not include any liability pertaining to the past and the estimated pension/ gratuity contribution liability is based on the actuarial valuation	Confirmed
	(d) Note 6 of the format prescribed by the Authority stipulates that pension payments made by the port to the extent it is not drawn from the fund and the contribution made to the pension fund relevant to current year towards pension liabilities of existing employees based on actuarial valuation shall be considered. The port may confirm its compliance	Confirmed
	(iv) Confirm that other one time expenses such as arrears of wages/ pension, VRS compensation are not included under this head of expenditure in the cost statement as per clause 2.5.2 of the tariff guidelines	Confirmed
	(v) The FME is estimated at the same level of ₹4095 lakhs for the three years 2011-12 to 2013-14. Confirm the port does not expect any escalation in this cost item for all the three years under consideration	This is an estimation hence may be taken accordingly
(12)	The basis of apportionment of the Finance and Management Income, Finance and Miscellaneous Expenditure and management and general overheads to the main activities/sub activities may be explained. Also confirm, whether it is in line the General Instructions given in Form 4A of the cost formats. If not, the reasons for variations may be explained. Please furnish detailed working of the allocation of these expenditure to the main activities/ sub activities	Finance and Miscellaneous Income is apportioned in the ratio of Income Operating Income earned in the main activities. Finance and Miscellaneous Expenditure is apportioned in the ratio of Operating Expenditure incurred in the main activities
(13)	<b>Capital employed</b> <b>Fixed Assets</b>	
	(i) The additions to gross block as estimated in Form 4-A for the years 2010-11 to 2013-14 are ₹42.50 crores, ₹84.45 crores, ₹60.45 crores, and ₹86.00 crores, respectively. However, the capital expenditure estimated in Revised Estimate for the years 2010-11 and 2011-12 is ₹31.00 crores and ₹36.00 crores in the Plan budget and ₹8.0 crores and ₹10.00 crores in the Non-Plan budget. The difference in the capex projected in the cost statement as against Revised Estimate 2010-11 may be explained. Confirm that the capital outlay in the form of additions to the gross block of assets proposed for the years 2011-12 to 2013-14 is in line with five year plan envisaged by the Port.	(i) Figures have been modified as per the details of expenditure estimates furnished with reference to Annual Plan/Non Plan Budget and as provided in the Five year Plan estimates envisaged by the Port.
	(ii) Since the FY 2010-11 is already over, the cost statement may be updated with the actual additions to the gross block in the year 2010-11 with corresponding changes, if necessary, in the projections for the subsequent years.	Cost statements have been updated with the actual additions to gross block in the year 2010-11
	(iii) (a) The details of the additions to the gross block furnished in Form 4B does not seem to cover various additions to the gross block estimated by NMPT in Form 4A during	Necessary data is furnished in Form 4-A and Form 4-B

	the years 2011-12 to 2013-14 as required in Form 4B of the format prescribed. The NMPT is requested to furnish full details with reference to investments exceeding ₹5 crores proposed by the NMPT during the years 2011-12 to 2013-14 with justification for the proposed investments.	
	(b) Additional traffic capacity, improvement in productivity in absolute terms and reduction in cost, if any, may be quantified and its effects may also be shown in the cost statements.	
	(c) Furnish the status of action initiated, copy of the work awarded and the present status of execution with reference to each of the additions proposed to the gross block of assets during the years 2011-12 and 2013-14.	This is separately pursued in Plan/ Non Plan proposals as when taken up for execution.
	(iv) (a) The statement on capital employed shows 'nil' investment under the business-related assets category for the years 2010-11 to 2013-14. However, it is found that there are certain schemes on staff quarters, hospitals, etc., being implemented by the Port in the years 2010-11 and 2011-12 as stated in the RE 2010-11 and BE 2011-12. Please clarify under which category these assets are classified.	Actual wherever available are indicated for the year 2010-11. Estimation for future years have been taken as Nil as the Port does not expect any schemes to be taken up for business related assets.
	(b) Confirm that the classification of capital assets into business assets, business related assets and social obligation assets is done in terms of Clause 2.9.5, 2.9.7 and 2.9.8 of the tariff guidelines for the purpose of computation of ROCE.	Confirmed.
	(v) (a) It may be confirmed that the entire proposed expenditure in each of the years will be capitalised in the books of accounts of the same year and also the assets worth the equal amount will be physically available for operation in the very same year.	Confirmed.
	(b) It may be noted that only completed and commissioned assets should alone be counted for capital employed. Work-in-progress shall not be taken into account. A confirmation in this regard may be furnished.	Noted. This is the prevailing practice followed in NMPT.
	(c) Confirm that the assets, which are rendered surplus/ disposed off, are excluded from the capital employed for the purpose of computing the ROCE.	
	(vi) The basis of apportionment of capital employed among the four major activities, viz., cargo-handling, vessel-related, railway and estate, and sub-activities under cargo and vessel related activities may be furnished along with the workings.	The calculation of Capital employed among the four major activities are indicated in the Form 4 A Capex which is with reference to relative assets falling within the activities.
	(vii) Clause 2.8.3 of the tariff guidelines require Major Port Trusts to utilise the funds available in the escrow account (which is created from the receipt of royalty/ revenue share from private operator) for the purpose of creation/ modernisation of port infrastructure facilities within the stipulated time period. Clause 2.8.3 of the tariff guidelines require the major ports to utilise the funds available in the escrow account for the purpose of creation/	It may be noted that the escrow account would generate funds from BOT projects from the year 2012-13 onwards.  The accumulation in the escrow Account may not be substantial to earmark schemes of infrastructure facilities to be developed within the available left over period of tariff cycle.

	modernisation of port infrastructure facilities within the stipulated time period. The port may list out the Capex if any, proposed to be funded from the balance available in the Escrow account during the current tariff cycle in accordance with the provision prescribed in the tariff guidelines.	
	(viii). (a) The ROCE computed in Form 4A is @ 16% for the years 2007-08 and 2008-09 as against 15% ROCE allowed in the last tariff Order. This may be corrected.	This has been corrected in the revised cost statement now filed.
	(b) The return on capital employed on business related assets will be considered at the risk free rate applicable for the year 2011-12 based on the review of the parameters of the ROCE to be conducted by the Authority as against 6.35% considered by the NMPT.	This is taken care of in the calculation.
(14)	<b>Working Capital</b>	
	(i) As per working capital norms prescribed in Clause 2.9.9 of the tariff guidelines, sundry debtors is to be estimated at 2 months estate revenue and 2 months railway terminal charges. The port has considered two months railway income which pertains to income from marshalling yard in the computation of sundry debtor. Clarify whether the revenue receipt from marshalling yard is equivalent to railway terminal charge.	No terminal charges on Rail traffic are collected by NMPT, as movement of Cargo and Railway Rakes with in and out of Railway siding (which is called Marshalling Yard) is operated by Rly Admn at the request and cost of the Users. Only per tonne Marshalling Yard charges are collected on the movement of cargo within the Siding area provided and maintained by the Port.
	(ii) Two months labour-handling charges considered by the NMPT for estimating sundry debtors do not comply with the norms prescribed in the guidelines.	This is as per the prescribed norms in the cost sheet.
	(iii). Two months current liability considered by the NMPT in the computation of working capital is also not found to be in line with the norms prescribed in the guidelines.	
	(iv). Breakup of the stores consumption into capital spares, customized spares and other stores excluding fuel and customized spares may be furnished for the years 2007-08 to 2010-11 actuals and estimates for the next three years. Estimation of inventory may be computed as per the norms prescribed in the guidelines for each of these categories of stores.	Break-up of Stores as Capital spares, customized spares is not possible till the spares are actually utilized.
(15).	(i). The cost statement relating to Registered Cargo Handling Wing (RCHW) appears to have been included in the cargo handling activity itself. The NMPT has already filed a separate proposal for fixation of tariff for RCHW on per tonne basis. In the said proposal, the NMPT has filed cost statement for RCHW under various options such as without charge, considering the impact of wage revision arrears, without considering the impact of wage revision arrears. Please furnish separate cost statement for RCHW activity under the cargo handling activity and indicate which of cost statement of RCHW proposal is considered for this purpose.	NMPT has filed separate proposal for fixation of tariff for RCHW on per tonne basis. This means that as and when the change in rate is approved, RCHW will start generating revenue as per the decided Rate. However it is to be noted that this revenue is confined to the extent of manually handled traffic handled by the workers when booked through Gangs. All other expenses borne by the Port as incidental Expenses and wages during non-booking days are to be met out of Port General Fund for which the present SOR Revision is being proposed. Hence there arise the need to include the cost of RCHW vis-à-vis income derived in the SOR Revision.
	(ii) As already pointed out earlier the actual/estimated income from RCHW considered in the cost statement in Form 2B.	The present SOR is updated as per actuals for 2011. Hence the variation between the two years will have to be separately dealt.

	does not match with the income indicated in the cost statement of RCHW activity filed in the separate proposal. Please verify and confirm that actuals/ estimates of RCHW activity considered in the cost statement filed in the general revision proposal tallies with the cost statement filed in the RCHW proposal	with reference to updated cost of Per tonne levy proposal
	(iii) The income anticipated on account of levy proposed on per tonne basis in the RCHW proposal may be furnished along with detailed working of traffic and the levy proposed alongwith the income from the existing levy for each of the year for the years 2011-12 to 2013-14	The information relates to another proposal submitted to TAMP which is yet to be finalized
(16)	The cost statement filed by the NMPT vide its letter dated 7 March 2011 for the years 2011-12 to 2013-14 (excluding KIOCL) show an average surplus of 5.82% and in absolute terms the surplus estimated at the existing tariff is ₹7381.85 lakhs. As per the cost plus return formula prescribed in the guidelines of 2005 there may be a case to reduce the existing tariff to the extent of ₹7381.85 lakhs. Please furnish the year-wise financial impact of modifications in the tariff and conditionalities proposed by the port and also the revenue impact of the per tonne levy proposed for RCHW. If the financial impact does not result in reduction in the revenue to the extent of surplus reflected in the cost statement for the years 2011-12 to 2013-14, the NMPT may consider proposing further suitable reduction in the existing tariff based on its judgment. The impact of such reduced tariff (to be) proposed may also be indicated alongwith detailed working	The present position may have to be viewed further with reference to updated Data for 2010-11  Revision of General SOR and Fixation to RCHW tonnage levy are two independent proposals. Even though the cost factor of RCHW is taken into account in the present Revision of SOR, the revenue impact of the per tonne levy proposed can be estimated and analysed only when the per tonne rate is finally decided. Hence now it may not be possible to consider suitability of reduction in the existing tariff
(17)	The fixation of final wharfage rate for Jetty No 10 is pending for the years 2000-01 onwards. The Authority has already advised the NMPT and MRPL (Order No TAMP/62/2004-NMPT dated 20 January 2005) to sit together and finalise the wharfage rate for Jetty No 10 for the years 2000-01 to 2004-05 and submit the proposal. The NMPT has filed the proposal for fixation of wharfage rate for Jetty No 10 for the years 2001 and 2001-02. But for the remaining years the port has not filed any proposal. Despite several reminders in this regard we have not received any concrete proposal so far. The NMPT is advised to immediately file the proposal for the remaining years as well	This issue is separately pursued in co-ordination with M/s MRPL
C.	<b>SCALE OF RATES:</b>	
(1).	<b>Section 1.2 – General Terms &amp; Conditions</b>	
	The proposed provision at vi(a) and (b) relating interest on delayed payments/refunds may be updated at 2% above the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India as per clause 2.18.2 of the tariff guidelines of 2005	This is noted for compliance. However we have proposed a fixed rate of 12% in the proposal. TAMP may alter it
(2)	<b>Schedule 2.2. – Pilotage</b>	
	(i) The existing pilotage fee is inclusive of required number of tugs / launches of	This is now modified and applicable. Tug hire charges are proposed if Tug services are

	adequate capacity for all categories of vessels apart from other services listed in the SOR. As against this, the port has stated that the pilotage fee under Sr No (ii) and (iii) i.e. for barges, tugs, launches etc., and sailing vessel and fishing vessel upto 200 GRT and vessel of 200 GRT and above will exclude provision of tug and the port proposes to levy 50% extra for use of tugs. The port has in the comparative position of the existing vis-à-vis proposed rate explained that the modification proposed is in order to compensate huge cost involved in operation of tug and hence the proposal to levy 50% extra for smaller vessels. In this context the following points may be clarified	availed at the rate prescribed for tug hire instead of earlier proposed rate of 50% of pilotage fee
	(a) As per clause 6.4 of the tariff guidelines of 2005, pilotage-cum-towage fee must be composite fee and should include one inward and one outward movement with required number of tugs/launches of adequate capacity and shifting/s of vessels for 'Port convenience' as per the prevailing practice. The proposal of the port to separately levy the charges for tug at 50% of pilotage fee for a few categories of vessels is not in line with the said provision of the tariff guidelines	This is now modified and applicable Tug hire charges are proposed if Tug services are availed
	(b). Detailed cost analysis may be furnished to show that the basic pilotage fee leviable from these categories of vessels excludes cost of providing tugs. The proposed levy of 50% extra pilotage fee may be justified with cost calculation to show that cost of providing tug services to this category of vessels has increased to the extent of the increase proposed	The cost recoverable by the above provision is meager
	(c) The cost statement for the port as a whole would which captures the increased cost of tug services reported by the port reflects a surplus position. In this context, justify the increase proposed by the NMPT in the pilotage fee as well as shifting charge on smaller category of vessels	This has been rectified
	(ii) Existing Note 3(ii) under schedule 22 allows 50% concession in shifting charge if tugs are not used for shifting. The reasons for proposing to delete the said condition may be explained along with the revenue implications thereof	This has been rectified
	(iii) For shifting of vessels also the port has proposed to levy tug charges separately at 50% of the shifting charge with reference to launches, tugs, barges and sailing vessel and fishing vessel upto 200 GRT and vessel of 200 GRT and above. Since the existing shifting charge already includes tug charge in view of note at 3 (ii), any modification to levy tug charges separately for these category of vessels should be accompanied with suitable reduction in the shifting charge by excluding the tug element included therein so that there is no double recovery	This has been rectified



	(iv) The proposal to levy 50% extra shifting charges for tug services on smaller category of vessels may be justified with reference to increase in the cost for providing the said services. The revenue impact of the proposed modification may also be furnished.	This has been rectified
	(v) Note (9) - The existing charge prescribed at ₹76 for coastal vessel and US\$2.84 for foreign going vessel in the event the vessel carries pilot outside the port limits for unavoidable reasons is proposed to be increased to ₹500 and US\$18.52 respectively. The reasons for proposing such steep increase in the existing rate may be explained. Revenue implication of the proposed modification may be indicated for the years 2011-12 to 2013-14.	This has been rectified
	(vi) Schedule 2.3 Detention Charges for Vessels. The basis of proposing 5% to 8% increase in case of cancellation of a requisition of pilot service and detention of pilot may be explained particularly when the port as a whole reflects a surplus position. The additional revenue on account of the proposed modification may be indicated.	The nominal increase is proposed to discourage cancellations coming on a routine way. Additional revenue would be very meager.
(3)	<b>Schedule 2.4. - Berth hire Charge</b>	
	(i) <b>Schedule 2.4.2. - Oil Tankers and Other Vessels -</b>	
	(a) Explain the basis of arriving at berth hire for new class of vessel at Sr. No (iv) for wooden rowing boats (with or without auxiliary engines) at US\$ 0.24 per vessel/ hour (foreign) and ₹6.50 per vessel/ hour (coastal vessel) may be explained.	This is a non-tariff Rate. Nominal Per Hour Rate is provided to ensure proper charge whenever occasions arise. The usage of rowing boats are done for taking soundings of draught etc., of the Port.
	(b) Indicate under which category these vessels are classified under the existing Scale of Rates for the purpose of levy of berth hire.	This can be classified similar to Fishing vessels/ trawlers.
	(c) Revenue implication of the proposed new entry may be indicated for each of the years 2011-12 to 2013-14.	As the usage is on rare occasions the revenue implication is negligible.
	(ii) Note (vi)- Explain the reasons for proposing increase in the berth hire for lash barge from existing US\$ 12.05 to US\$ 12.50 per barge per hour (foreign) when otherwise status quo is maintained in the other vessel related charges including berth hire.	The escalation is minimal and frequency of levying it is remote as RORO or LASH Barges call at this Port is not certain in the near future.
(4)	<b>Chapter - III, Schedule of Wharfage Charges</b>	
	(i) Wharfage charge may be proposed based on the cost of handling and special care required to be taken while handling and storage of cargo as prescribed in clause 4.2.2 of the revised tariff guidelines. A brief note may also be furnished explaining how the proposed wharfage schedule satisfies the stipulations of the revised guidelines.	Handling of cargo in NMPT is done by the User Agencies themselves with the assistance of labour deployed by NMPT for all Export/Import of Goods. Wharfage is collected as a charge for making use of the wharf. The cost of Labour is not covered in wharfage. A separate proposal for fixation of tonnage levy has been sent where some portion of Handling charge is recovered.
	(ii) <b>Schedule 3.1. - Wharfage charge for Break bulk cargo</b>	
	(a) Clause 4.2.2 of the tariff guidelines recommends to phase out ad-valorem wharfage rates over a maximum period of 5 years and to determine the rates on the basis	This will be complied in the next revision since a separate exercise is needed to compute the per ton rate based on the average volume of cargo handled during the last three years.

	<p>of cost of handling and special care required to be taken while handling and storage of the cargo.</p> <p>During the last tariff revision, port was advised to file a separate proposal for conversion of advalorem rate structure to specific wharfage rate based on weight / unit / volume within a year from the date of implementation of the Order. The port has even after more than four and half years from the date of implementation of the tariff Order not filed any proposal in this regard. In the instant proposal also, the port has continued with the existing tariff arrangement of levy of advalorem rate for break bulk cargo. The NMPT is again advised the propose wharfage rate for break bulk cargo based on weight or volume of cargo with reference to cost of handling the relevant cargo instead of proposing advalorem rate in line with the advice rendered in the last tariff Order and in compliance with the tariff guidelines.</p>	which has to be compiled manually
	(b). Justify the reasons for proposing increase in the advalorem rate for other non bulk item (at Sr. No.6 of the proposed SOR) from existing 0.40% to 0.50% particularly when the cost statement for cargo handling activity reflects an average surplus of 36.5% for the years 2011-12 to 2013-14.	No increase is proposed except deleting item (6) & (7) and the impact of item (7) is absorbed while retaining item (8) which is now renumbered SI No (6)
	(c). The wharfage rate prescribed for SI No.6 and 7 in the existing SOR are proposed to be deleted. The reasons therefor may be explained.	The frequency of these items occurring at this Port is very rare during the last few years and accordingly abolished to bring down the items to the barest minimum
	(iii). <b>Schedule 3.2. - Wharfage charge on Bulk cargo</b>	
	(a). Justify the reasons for proposing increase in the wharfage rate for Edible oil (at sr. No 5 of the proposed SOR) from existing ₹50 per tone to ₹60 per tonne particularly when the cost statement for cargo handling activity reflects an average surplus of 36.5% for the years 2011-12 to 2013-14. Also, furnish revenue impact thereof.	The increase is now deleted.
	(b). The reasons for deleting the wharfage rate for Styrene Monomer from SI No 4 under the head "Other Chemicals" may be explained.	It is clubbed in 4(b)
	(c). The wharfage rate for structures loaded at MPL jetty prescribed by the Authority in the Corrigendum dated 11 July 2006 is not found to be included in the proposed SOR. Confirm whether the port proposes to delete this entry from the proposed Scale of Rates.	As the MDL jetty has ceased to function and surrendered the leased working yard, the rate is proposed to be deleted.
	(d). The port has proposed reduction in the wharfage rate for a few items like granite, zinc concentrate, copper cathode, aluminium and tin, timber and paper. The revenue impact of the reduction proposed in the wharfage rate for these cargo items may be furnished for each of the years 2011-12 to 2013-14. Please furnish the working in this regard.	The existing rate is revised downwards due to marketing venture. Since the volume of new additional cargo expected through this Port on reduction cannot be assessed immediately no revenue impact has been worked out.

	(e) Basis of arriving at the proposed wharfage rate for new cargo items viz rock sand, slag, and mill scale oil under SI No 8(e), (n), (14)(i) may be explained. The anticipated traffic and the income from these cargo items may be indicated. Please furnish working in this regard.	This is a new item and low valued cargo and on experimental basis few parcels have been exported. Hence the rate is proposed. The Revenue earned would be negligible considering the volume.
	(iv) Explain the reasons for proposing to increase the fee for amendment in import/export application under Note 3 from existing ₹10 to ₹20 in view of surplus in the cargo handling activity.	It is a miscellaneous income and does not contribute to cargo handling activity. However the increase is only to discourage the amendments which affects the basic data.
(5).	<b>4.3. Restowing Charges</b>  Explain the reasons for modifying the title of the schedule from 'Rehandling Charges' to "Re-stowing Charges" in the proposed SOR.	It only a terminology replacement. This is to fall in line with terminology followed in other Port Trust.
(6).	<b>Chapter – V Demurrage</b>	
	(i). Note 2 under schedule 5 2 Exports – Justify the reasons for proposing reduction in the number of free period for export cargo from existing twenty one days to fourteen days.	This is to avoid congestion and optimum use of storage space for various export Cargo.
	(ii) The average dwell time of export cargo for the last three years may be furnished.	Demurrage in terms of percentage of total Income is negligible hence this requirement need not be insisted since it requires manual compilation.
	(iii) Additional revenue expected from the proposed reduction in free days may be furnished for the years 2011-12 to 2013-14 along with workings.	
(7)	<b>Schedule 6.3. – Marshalling Yard usage Charges.</b>	
	(i) The basis of the proposing increase in the charges for marshalling yard from existing ₹8 tonne to ₹10 per tonne and for use of marshalling yard including private siding from existing ₹10 to ₹15 per tonne may be justified with reference to increase in the cost of providing the said service.	Infrastructural for handling through railways have been increased to facilitate the trade for quick evacuation of cargo. Hence the hike proposed.
	(ii). The additional revenue likely to be earned from the proposed increase in the marshalling yard charges may be furnished for the years 2011-12 to 2013-14 along with working.	Since the movement of Iron Ore fines is still not certain the increase in the volume of cargo more than handled during 2010-11 is not envisaged. However Form 2B may be referred.
(8).	<b>Schedule – 6.4.and 6.5. - Fees for issue of licence to C&amp;F Agency and Steamer Agency</b>	
	(i). The port has proposed steep hike in the fees for issue of license to C&F agency and Steamer Agency. Explain the basis of the proposed increase and justify the same.	Hike in the fees for issue of license to C&F Agency and Steamer Agency is proposed so as to filter genuine people to enter Trade in the security angle.
	(ii) The basis of arriving at the licence fee of ₹5000 for a year for temporary license at SI No 4 which is a new entry may be explained.	
	(iii) The reasons for note proposed at SI No 4 about issue of temporary pass beyond 24 hours and upto 15 days at ₹50 per permit as against existing fee for temporary pass of ₹12 per permit for 24 hours validity may be explained.	Hike in the fees is proposed so as to filter genuine people to enter Trade in the security angle.

(9)	<b>Schedule - 6.6. Charges for hire of launches and tugs within the limits of the port and Schedule - 6.7. Hire charges for cargo handling equipment:</b>	
	(i) Since hire charges are proposed for launches / tugs based on the capacity, it may not be relevant to prescribe the names of these tugs/ launches. The NMPT may, therefore, consider to delete the individual names of equipment in these schedules	This observation is taken note of but the names are maintained for easy reference by the officers within the User Depts
	(ii) Note 5(iii) in the proposed Scale of Rates is found to be incomplete. The NMPT may modify the said note	This is rectified
(10)	<b>Schedule - 6.8. Miscellaneous charges</b>	
	(i) <b>Item No.II - Fees for issue of passes/ licence for entry into the wharf</b>  The reasons for proposing steep increase in the SI No 1, 3 to 5 and 9 for issue of passes in the range of 20% to 150% may be explained and justified with reference to the overall surplus position of the port	Hike in the fees is proposed so as to filter genuine people to enter Trade in the security angle
	(ii) <b>Item No.III - Fees for the hire of weighing scale</b>  The increase proposed in the hire charges of weighing scale from existing ₹1 00 per tonne to ₹2 00 per tonne may be justified with reference to increase in the cost of services provided	The proposed increase in the rate is of minor nature which may be accepted.
	(iii) <b>Item No.IV - Charges for the use of weigh bridges</b>  The reasons for deleting the existing SI No (3) relating to charges for weighing wagon in Railway weigh bridge may please be explained	The Rate is proposed for deletion as the facility is not existing at the moment. Necessary Rate fixation would take place whenever the facility is provided
	(iv) <b>Item No.V</b>  The increase proposed in the charges for issue of Entry and Clearance Certificate by 50% may also be justified in view of the overall surplus position of the port	As this is of rare nature revenue expected from this increase is negligible
(11)	The Authority vide Order No TAMP/26/2007- NMPT dated 16 June 2010 has approved ceiling rate for hire of Harbour Mobile Crane commonly applicable at the port for identical facility/ service offered/ to be offered by service providers authorised by the port. The draft proposed Scale of Rates, however, do not incorporate the rates approved by the Authority in the said Order which may please be incorporated alongwith conditionalities	
(12)	Copies of the comments received from various users / users organisations on the subject proposal have already been forwarded to the NMPT for comments. The NMPT is requested to furnish its comments on the points made by various users / representative bodies of users on which comments of NMPT are awaited	The port has stated necessary remarks are furnished separately. However, no comments furnished

11.4 The port has filed revised cost statements updating the estimates for the year 2010-11 with actuals. The estimates for the year 2011-12 is as per BE and it has projected the estimates for the years 2012-13 to 2014-15 based on 2010-11 actuals. The highlights of the revised cost statements is explained below

- (i) The actual traffic handled in the year 2010-11 and estimates for the years 2011-12 to 2014-15 is tabulated below

Years	Traffic
2010-11 (actuals)	315.50
2011-12 (estimates)	330.00
2012-13 (estimates)	360.00
2013-14 (estimates)	401.00
2014-15 (estimates)	449.50

(In lakh tonnes)

- (ii) The NMPT has proposed additions to the gross block of assets to the tune of ₹46 crores, ₹60 crores, ₹40 crores and ₹78 crores for the years 2011-12 to 2014-15. The major additions proposed to the gross block of assets is given below

Years	Particulars	₹ In crores
2011-12	(a) Providing heavy duty pavement behind berth nos 5, 6 and 7	9.15
	(b) Strengthening and extension of container yard	5.91
	<b>TOTAL</b>	<b>15.06</b>
2012-13	(a) Construction of POL berth no 13	55.00
	(b) Construction of new warehouse	5.00
	<b>TOTAL</b>	<b>60.00</b>
2013-14	(a) Construction of new berth in western dock area	30.00
	(b) Construction of new warehouse	5.00
	(c) Construction of Trade Promotion Centre at Bangalore	5.00
	<b>TOTAL</b>	<b>40.00</b>
2014-15	(a) Construction of new berth in western dock area	50.00
	(b) Improvement and strengthening of existing berths	8.00
	(c) Improvement to port internal roads	10.00
	(d) Replacement of Tugs/ Floating crafts	5.00
	(e) Improvement to Railway marshalling yard	5.00
	<b>TOTAL</b>	<b>78.00</b>

- (iii) It has furnished separate cost statements under cargo handling activity for POL products handled by MRPL (covered by MOU) and iron ore/ iron ore pellets handled by KIOCL for the period from 16 October 2009 onwards (conclusion of MOU with MRPL). The separate cost statement for POL traffic for the entire port has been furnished. A summary of the cost position reflected by the consolidated and activity-wise/ sub-activity-wise cost statements at the existing level of tariff filed by the NMPT is tabulated below

Sl. No.	Particulars	Operating Income (₹ In lakhs)					Net Surplus (+) Deficit (-) (₹ In lakhs)					Net Surplus (+) Deficit (-) as a % of operating income				Average Surplus/ Deficit %
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	Total	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	Total	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	
1	Consolidated cost statement including MRPL and KIOCL	34799.73	37124.27	40929.87	45434.11	158287.98	(13806.22)	5368.73	8024.82	8784.24	10560.57	(110.84%)	8.61%	14.72%	18.33%	8.14%
2	Cargo handling activity	24253.65	25008.63	24894.31	32284.83	111420.72	8990.91	11402.63	13580.06	15928.65	48880.35	24.73%	43.84%	47.00%	48.26%	41.21%
	(i) Iron ore by KIOCL under MOU	714.60	1015.00	1120.00	1242.60	4091.60	(3889.38)	(1277.48)	(1180.00)	(144.06)	(11178.61)	(108.55%)	(127.54%)	(115.00%)	(113.55%)	(135.61%)
	(ii) MRPL (M.V.L. cargo beyond MOU period) and port cargo	14560.60	18785.60	17826.00	19747.00	67718.00	2135.94	3567.15	4655.86	4304.16	16652.83	14.67%	22.73%	77.58%	31.62%	24.32%
3	Vessel related activity	6651.81	6989.69	7828.63	8835.19	30272.42	(110284.28)	(18784.87)	(13546.87)	(17982.80)	(135542.64)	(1157%)	(1126%)	(109%)	(190%)	(1120.50%)
4	Railway carrier	332.13	348.73	368.17	384.48	1431.51	(1177.80)	(1134.64)	(1118.16)	(1179.29)	(4609.89)	(153.56%)	(138.68%)	(132.27%)	(148.83%)	(142.76%)
5	Excess activity	3683.64	3787.41	3842.70	3816.62	15025.33	484.22	1098.69	1109.40	1049.48	3751.79	17.38%	29.18%	28.87%	28.77%	24.55%

12.1. The NMPT has subsequently vide letters dated 5 December 2011 and 8 December 2011 made further submissions/ clarifications with reference to its general revision proposal which are summarised below.

(i). Traffic

- (a) The reduction in coal/coke is due to operation of BOT jetty constructed by M/s UPCL from November 2011 onwards
- (b). Only 49000 MT is so far handled during the current year upto November end. This indicates that the projection proposed (3.10 lakh tonnes) in the Tariff proposal may not materialize. Hence, the cargo related and vessel related income projected thereof will have to be adjusted for the reduction.
- (c). The traffic projection made in the tariff proposal for the next three years (i.e. 12.00, 13.00 and 15.00 lakh tonnes) will not materialize and it may be considered as zero since the ban imposed on iron ore export is continuing and there is uncertainty of lifting it in the near future considering the present scenario. Hence, the cargo related and vessel related income projected thereof will have to be treated as nil. The total reduction in revenue (both cargo & vessel) is furnished by NMPT is given below:

Year	Impact of reduction in revenue of Iron ore (₹ in lakhs)
2011-12	219.63
2012-13	1018.91
2013-14	1109.98
2014-15	1267.96

- (d). BOT Project under PPP - Royalty revenue in this cycle.

Only one BOT project under PPP is commissioned by M/s UPCL during November 2011. The traffic is projected for the years 2011-12 onwards separately. However, the projected traffic of 10 lakh tonnes for 2011-12 may not materialize fully as there is considerable delay in the commencement of commercial operation. It is likely that around 4.00 lakh tonnes may be handled during 2011-12 and the net reduction will be 6.00 lakh tonnes. The net royalty reduction will be ₹114 lakhs.

- (e). Status of Jetty No 10 and 11

Jetty No 10 and 11 has separate MOU on identical terms. Based on the loan amount, rate of interest, asset value, depreciation etc. the rate for each year is worked out separately. The MOU for Jetty No 10 expired on 15-10-2009 and Jetty No 11 expired on 31-03-2011. After expiry of MOU Port has no obligation with any party over Jetty No 10 and 11 and therefore normal rate as per SOR is applicable.

- (f). Detailed calculations in respect of KIOCL for the year 2006-07 onwards are furnished.

(ii) Income

- (a) RCHW income

The calculations incorporated in Per Tonne rate and SOR is shown. The only change appeared in Per Ton proposal is that additional levy element is not included whereas in SOR it is part of income.

- (b). No additional income from RCHW is there at the proposed rate. It is under deficit only. Further reduction will come because of reduction in iron ore fines due to ban and coal shifting & BOT operation.

- (c) It is confirmed that the expenditure of RCHW and Capital employed are all captured in overall cost statement
- (d) This is to confirm that the income from Vessel related charges is estimated at 1UD – ₹45 82 for all years. It is an average rate obtained with reference to the actual for 2010-11
- (e) It is true that a small concession is allowed in Port dues and berth hire at 25% for container vessels and 50% for cruise vessels. Approximately ₹2 00 lakhs each for 2007-08, 2008-09 and ₹10 00 lakh each for 2009-10 and 2010-11 is the amount of concession offered for the container and cruise vessels

(iii) Major Projects completion

- (a) UPCL project expected to commence in the year 2011-12 has commenced its operations in November 2011
- (b) There will be reduction of 6 00 lakh ton for 2011-12 resulting in reduction of ₹114 00 lakh in the royalty income from UCPL. There is no additional expenditure. However, there will be some reduction in the VR income
- (c) Treatment of Royalty. It will be as per TAMP guidelines. Form 9 shows only UPCL royalty and other income because the Containerised Ore handling facility under PPP has not been materialized yet, due to ban on iron ore export

(iv) Expenditure

- (a) Port has considered 6% escalation (3% for increment + 3% for IDA) taking the actual expenditure for 2010-11 as the base which is justifiable. But we retained the BE/RE as approved by Government for 2011-12. However, we have not projected the hike which is likely due to wage revision w e f 1-1-2012. For this purpose 15% hike may be considered. In this regard the calculation of wage revision impact based on 2010-11 actual is furnished. The total impact of wage revision estimated by the NMPT for the years 2012-13 to 2014-15 is given below

Year	₹ in lakhs
2012-13	1216 81
2013-14	1289 82
2014-15	1367 21

- (b) Further the port has requested to consider the effect of in wage revision on the pension and gratuity contribution at 27% and 8 33% respectively

(v) Pension Fund

- (a) Actuarial valuation was done by LIC on actual basis of existing employees for 2009-10 and on ad-hoc basis for 2010-11 for want of data of revised wage implementation in respect of RCHW & NMPT separately. This will be done during 2011-12. It is requested that the shortfall to the extent of ₹5 00 crores of 2010-11 may be considered while finalising the tariff proposal
- (b) Normal contribution per year is taken at ₹3000 lakhs. However the addition amount shown in 2011-12 BE/RE is towards purchase of annuity for employees retired between 2008 to 2011 and also re-purchase of annuity already purchased prior to 2007-08
- (c) Subject to (b) above, the provision made would be sufficient. However, the actuarial valuation is done every year to assess the requirements

## (vi) Depreciation

For the year 2011-12, the port has considered the figure as per the sanctioned budget whereas for all other years the same is worked out based on addition to GB

## (vii) FMI

(a) License fee may be taken akin to royalty and transferred to escrow a/c by TAMP. However, a small amount of ground rent is also collected from the HMC operators which is included in the general revenue.

(b) HMC is operated on tender basis for a specified term. The Govt. turned down NMPT's request to renew the HMC on tender basis but advised to adopt PPP model. Hence the reduction.

## (viii) Capital Employed

## (a) Major investments – brief details

		₹ in crores	Date of completion
2012-13	POL Berth (B No 13) Warehouse	55.00 5.00	2012-13
2013-14	New berth in Western Dock Arm Warehouse TPC	*30.00 5.00 5.00	*Project not taken up so far
2014-15	New berth in Western Dock Arm Improvements to existing berths Replacement of Floating Crafts Improvements to Roads Railway marshalling yard	*50.00 8.00 5.00 10.00 5.00	

(b) Additional Traffic is considered for projection for the year 2012-13 in respect of new POL Berth (Jetty No 13)

(c) The project of creating a new berth in the Western Dock Arm was planned and accordingly an investment of ₹30.00 crores in 2013-14 and ₹68.00 crores in 2014-15 was exhibited. However, the Government did not approve the investment so far. Hence there is uncertainty of investment. So capacity addition and additional traffic not considered.

(d) The life for Berth is considered as 75 years for the investment proposed in western dock arm and accordingly the percentage of depreciation rate may be arrived at if required to be adjusted.

(e) With regard to ROCE for the past period in respect of MRPL/KIOCL/NMPT the copy of statements are provided for the years 2009-10 & 2010-11 for verification.

## (ix) Other issues

(a) Basis for productivity has been indicated, on an average, taking into account the actual tonnage handled and number of gangs booked in handling that volume of cargo. The data provided in the proposal was based on 2006-07 and 2007-08. The relevant information for the year 2009-10 and 2010-11 is made available.



- (b) Impact of Iron ore ban for export may be considered in the income computed on per ton proposal. Similarly, portion of coal shifted from Port handling to BOT operation needs to be adjusted. The total implication is made available.
  - (c) Maintenance Dredging in the Port is so far accounted on cargo ratio basis as mutually agreed between MRPL, KIOCL and NMPT. On expiry of MOU, it has to be allocated to KIOCL and NMPT only. The basis of allocation shall be cargo ratio since only deep drafted berths are for KIOCL, Oil cargo and one general cargo berth which take maximum expenditure on dredging.
  - (d) Presently all POL products whether import of crude or export of products is handled in the existing berths and one more product berth will be added (Jetty No 13) in 2012-13. MRPL has commenced a project of building SPM exclusively to handle Crude import in view of enhancing their Refinery capacity in two stages viz from 12 to 15 MMTPA in 1<sup>st</sup> stage and then to 18 MMTPA in 2<sup>nd</sup> stage. The 1<sup>st</sup> stage of their project is expected to be completed by 2012-13. This has been highlighted in our letter dated 06-08-2011 (ref para 5) while submitting our revision proposals. It is also highlighted that once MRPL project is commissioned the cargo throughput will reduce in Oil berths and for this purpose, at the instance of MOS, MRPL and NMPT mutually agreed to minimum guaranteed throughput (MGT). However, in NMPT's proposal the oil cargo throughput is considered at optimum level. TAMP may cognize the impact of MGT and afford cushion in the rate since their 1<sup>st</sup> stage completion falls within the cycle of this revision. For the purpose of calculation of sub activity for POL Port has considered the allocation of expenditure on the basis of Wharf length Ratio, GRT ratio and Cargo ratio. Interest on MRPL loan for Jetty No 10 and 11 for the years 2006-07 to 2010-11 is furnished.
  - (e) SOR Revision proposals under discussion seek retention of existing rates except upward revision in few minor items. With the changes under discussion NMPT seeks cushion in rates to take care of reduction in the income. Similarly, the deficit in per tone proposal has to be absorbed by the Port from earning elsewhere till it attracts general cargo alternative to Iron Ore Fines. Hence a balanced overall view should be considered in terms of revenue & expenditure vis-à-vis the ROCE.
- (x) The NMPT on our request has furnished the cargo-wise average productivity achieved by RCHW for the years 2009-10 and 2010-11.
- 12.2. To summarise, the following are the main modifications proposed by the NMPT
- (i) The traffic for Iron Ore has been revised taking into account the current scenario and the ban imposed by the Hon'ble Supreme Court of India.
  - (ii) The traffic projection for the BOT project is commissioned by M/s UPCL from November 2011. Hence, the traffic (thermal coal) handled by M/s UPCL has been revised. Accordingly, the royalty projection is also revised.
  - (iii) The income projection for per tonne rate of RCHW is also proposed to change consequent to change in traffic of iron ore.
  - (iv) Escalation of 6% may be considered as against 3% envisaged earlier.
  - (v) 15% increase projected towards salaries and wages consequent to the proposed wage revision w.e.f 1.1.2012 may be considered.
  - (vi) The actuarial valuation has been considered only upto 2010-11 and the shortfall to the extent of ₹5 crores may also be considered for finalising the tariff proposal.

- (vi) The MGT as mutually agreed between NMPT and MRPL for their commissioning of SPM during 2012-13 needs to be considered by TAMP for a cushion in the POL rate

12.3 It may be seen that due to the impact of the above proposals, there will be more deficit in the activities warranting revision in rates. Hence, the earlier proposal of port not to affect any change in the tariff except on certain items needs to be reviewed and TAMP is requested to increase the tariff suitably taking into account the proposed changes. Hence, it is requested that the TAMP may kindly consider favourably and take over all view and increase the tariff accordingly including the per tonne rate proposed for the RCHW

13 The NMPT vide letter dated 22 November 2011 has intimated that port has finalized wharfage rates calculations in respect of Jetty No 10 from the year 2002-03 upto 15 October 2009 (i.e. upto expiry of MOU) and in respect of Jetty No 11 from the year 2002-03 onwards upto 2010-11. These final calculations have been sent to MRPL for verification and confirmation and has agreed to file proposal to TAMP after receiving response from MRPL.

14. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

15. With reference to totality of information collected during the processing of this case, the following points emerges:

- (i) The validity of the Scale of Rates of New Mangalore Port Trust (NMPT) approved by this Authority vide its Order dated 11 May 2006 was till 31 March 2009 which has been extended a couple of times at the request made by the port and the last extension allowed was upto 30 September 2011 subject to the condition of fully adjusting surplus, if any, beyond permissible level in future tariff

Citing that the accounting procedure followed by the port do not capture the cost position of individual sub activities, the port earlier requested not to insist on sub-activity-wise cost statement in their case. When emphasized the need for filing the sub-activity-wise cost statement as per the format prescribed the port has vide its letter dated 6 August 2011 recast its cost statement based on 2010-11 actuals and has also attempted to file separate sub-activity cost statement for the POL activity and iron ore (KIOCL) under the cargo handling activity. The port has subsequently brought out various recent developments having financial implications viz. fall in iron ore traffic handled in the year 2011-12 due to the ban imposed by the Supreme Court and its consequent effect in the estimates of subsequent years, wage revision of class III and class IV officers due from January 2012, etc. It has requested to consider annual escalation in the cost estimates at 6% instead of 3% considered by the port. The port has not captured the financial impact of these items in the cost statements but has furnished the impact separately.

The revised proposal filed by the NMPT vide its letter dated 6 August 2011, the subsequent submissions made by the NMPT vide its letters dated 5 December 2011 and 8 December 2011 along with submissions made by the port during the processing of the case are considered in this analysis.

- (ii) (a) Clause 2.1 of the tariff guidelines mandates review of the actual physical and financial performance of the port at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at time of fixing the prevailing tariff
- (b) The existing Scale of Rates of NMPT was approved in May 2006 based on the estimated position for the years 2006-07 to 2008-09. In the last tariff Order, cost position of the port as a whole including Mangalore Refinery Petrochemicals Limited (MRPL) and Kudremukh Iron Ore Company Limited (KIOCL) activities (which are governed by separate

MOUs for fixation of wharfage rate) as well as the cost position excluding these two activities were examined to determine the tariff of the NMPT

- (c) Jetty numbers 10 and 11 are used for cargo of the Mangalore Refinery Petrochemicals Limited (MRPL) based on a separate Memorandum of Understanding (MOU) entered between both the parties. This Authority has settled the methodology for computation of wharfage rate as per the MOU, through various orders. The NMPT has reported that MOU in the case of Jetty No 10 ended on 15 October 2009 and in case of Jetty No 11 the MOU came to an end on 31 March 2011.

The NMPT has furnished summary of wharfage calculation for MRPL from the year 2005-06 onwards till 2010 for Jetty No 10 and from 2005-06 onwards till 31 March 2011 for Jetty No 11. The port was advised to confirm whether allocation of expenses between NMPT, MRPL and KIOCL has been done following the methodology prescribed by this Authority for computation of wharfage rate for the MRPL. The port has not given any confirmation in this regard but has stated that it has forwarded the calculation of wharfage rate to the MRPL for verification. A separate proceedings for fixation of wharfage rates for Jetty No 10 and 11 for the period after 2002-03 will be initiated when such proposal is received from the NMPT.

Likewise, wharfage rate for KIOCL are also fixed separately annually with reference to actual expenditure following the methodology decided in the Inter-Secretarial meeting held on 27 May 1992 between the Secretary (Ministry of Surface Transport) and the Secretary (Steel) and mutually agreed proposal from the port and the KIOCL. The wharfage rate for KIOCL has already been fixed till the year 2008-09 based on agreed proposal filed by NMPT. For the subsequent years, proposal from the NMPT is still awaited.

Determination of wharfage rate for the remaining period in the MRPL and for KIOCL cases are separate exercise and can be taken up only when a formal proposals are filed by the NMPT. For the purpose of analysis of past actuals, the cost position for the port as a whole is analysed. The approach followed to analyse the estimated position in the last tariff Order is adopted to analyse the actuals for the years-2006-07 to 2008-09. The analysis for the past period is explained below.

- The income estimates for the years 2006-07 to 2008-09 considered by the NMPT as per the last tariff Order are reduced to the tune of ₹32.62 crores over the three years period with reference to tariff reduction effected in the wharfage rate, RCHW levy and modifications/ changes made in the vessel related and other tariff items.
- The NMPT has stated that it has accorded concession to the extent of 25% in respect of port dues and berth hire for Container Vessels and 50% for Cruise Vessels in respect of Port dues and berth hire. The revenue reported in the Annual Accounts will consider the consequential effect of concession granted to these categories of vessels. For the purpose of analysis of the past period, revenue realisable as per the approved tariff can only be considered and, therefore, the reduction in the revenue due to the concessions granted by the NMPT at its discretion is not considered. The port has indicated the impact of concession allowed in the above tariff items is ₹2 lakhs in each of the years 2007-08 and 2008-09 and ₹10 lakhs in each of the years 2009-10 and 2010-11. The financial impact of concession/ incentives is added to the actual revenue reported in the respective years.

- Interest income and interest expense (other than the MRPL loan), provision of loss of interest (in the year 2006-07) under the head Finance and Miscellaneous Income (FMI) and Finance and Miscellaneous Expense (FME) are excluded maintaining the position followed in the last tariff Order. The FME reported in the Annual Accounts includes interest component on loan taken for the MRPL jetty as well as interest on other loan and the port has furnished the requisite break up for the years 2006-07 to 2010-11. As per the MOU entered between NMPT with the MRPL, the interest on loan taken from MRPL is admissible for determination of wharfage rate for the Jetties dedicated to the MRPL. Even during the last tariff revision, the interest on the MRPL loan was considered while analyzing the overall cost position of the port. The same approach is followed while analyzing the actuals.
- In the cost statement filed, the port has reported actual income earned by way of license fee to the tune of ₹163.4 lakhs, ₹222.8 lakhs, ₹260.16 lakhs and ₹343.23 lakhs earned during the years 2007-08 to 2010-11 respectively under the head FMI. This pertains to license fee from the authorised service providers deploying Harbour Mobile Crane in the port. During the processing of the proposal for determining hire charge of HMC to be provided by the service provider, this Authority in Order No TAMP/16/2007-NMPT dated 16 June 2010 has held that the license fee from HMC service provider in their case is akin to royalty in consideration of the licence granted to them to operate in the port and had not admitted that element as a cost in determining the tariff. Clause 2.8.3 of the tariff guidelines stipulates atleast 50% of the royalty/ revenue share is to be transferred to the Escrow Account. The port has taken the license fee from the service provider of HMC to the Escrow Account and stated that the ground rent collected is included in the general revenue of the port. Based on the clarification furnished by the port, the entire license fee from service provider of HMC reported under the FMI is considered to be transferred to the Escrow Account.
- Pension / gratuity contribution allowed in the last tariff Order was ₹600 lakhs in each of the years 2005-06 to 2008-09. The actual pension/ gratuity contribution is reported at ₹2045.18 lakhs, ₹3022.72 lakhs and ₹4253.75 lakhs in the years 2006-07 to 2008-09. The port was requested to explain the reasons for steep increase in the actual contribution to pension/ gratuity vis-a-vis the estimates of the NMPT considered in the last tariff Order. The port has clarified that the correctness and adequacy of the Superannuation Fund and Gratuity Fund has been critically scrutinised by Statutory Audit and suitable action as suggested by Audit has been initiated by the port to ensure that sufficient balance is built up in both the Funds and the contribution made to the two funds is based on actuarial valuation is taken from LIC every year to make good the deficiency. It has also confirmed that no liability pertaining to the past period is included. Based on the clarification furnished by the NMPT the actual contribution made to the Pension/ Gratuity Fund reported in the Annual Accounts of the respective years is considered.
- The actuals for the year 2008-09 include provision made towards leave encashment to the tune of ₹1132.28 lakhs. The port has clarified that the introduction for the provision of Leave Encashment Fund came into effect from the 2008-09 as suggested by the Audit and hence this was not taken into consideration in the last tariff revision. Since the provision made towards leave encashment in the year 2010-11 is reportedly for

the past period and it is not considered for the subsequent years or in the estimates for future years 2011-12 to 2014-15, this item is considered. Even while finalizing the general revision of V O Chidambaranar Port Trust, similar provision for leave encashment was allowed while analysing the final cost position for the past period.

The NMPT has not calculated working capital based on clause 2.9.9 of the tariff guidelines for the years 2006-07 to 2008-09. The current assets in terms of Debtors, Inventory and Cash balances are worked out by us as per the norms stipulated in the guidelines. The items of current liabilities corresponding to the current assets are considered as reflected in the Annual Accounts. The figures of working capital so derived turns out to be negative. As a result, the working capital is considered as NIL. In short, the net fixed assets as reported in the Annual Accounts are considered as the capital employed.

The designed capacity of the port furnished by NMPT is 435 lakh tonnes in 2007-08 and 442 lakh tonnes per annum for each of the years 2008-09 to 2010-11. The port has not indicated the designed capacity for the year 2006-07 and hence it is considered at 353 lakh tonnes as considered in the last tariff revision. Taking into account the overall traffic handled at NMPT during the said years, the capacity utilization with reference to the total designed capacity of the port works out to above 97.28%, 81.49%, 83.01%, 80.38% and 71.38% in the years 2006-07 to 2010-11 respectively. Since the capacity utilization is more than 60%, the Return on Capital employed i.e. NMPT assets excluding the MRPL and KIOCL assets is calculated @ 15% on the business assets and 6.35% on business related assets as allowed at the level in the last tariff Order for the years 2006-07 to 2008-09. For the years 2009-10 and 2010-11, 16% return on business assets is allowed for both the years and for business related assets 8.40% and 8.14% return is allowed for the said two years.

The return allowable in the case of the MRPL and the KIOCL are governed by separate MOU arrangements for fixation of wharfage rate and hence this position is to be recognized while analyzing the actuals. It is relevant to state here that the calculation of the wharfage rate for MRPL jetties furnished by the NMPT for the years 2006-07 to 2010-11 has not yet been verified by the MRPL. The position reported by the NMPT is, therefore, relied upon and considered while analysing the actuals.

The net fixed assets in the Annual Accounts segregates the net fixed assets for the MRPL (both phase I and Phase II) and for the KIOCL. In the case of KIOCL, fixed return of ₹241.80 lakhs is admissible annually @ 6% on ₹40.80 crores following the methodology decided in the Inter-Secretarial meeting held on 27 May 1992 between the Secretary (Ministry of Surface Transport) and the Secretary (Steel) and agreed by both NMPT and the KIOCL in this regard.

In the case of assets relating to the MRPL, this Authority in the Order No MF/NMPT/56/97-TAMP dated 19 July 2000 in the Order relating to few items of dispute between the NMPT and the MRPL in the method of calculation of wharfage rate for the MRPL jetty had decided that 3% return should be allowed on the MRPL assets and repayment of the MRPL loan should also be considered in the calculation of the wharfage rate. In the same Order this Authority had held that the port is entitled to claim 18% return on the common assets of the port directly or indirectly.

relating to handling of the MRPL cargo. Subsequently, in the Order passed on 9 August 2001 relating to general revision of tariff at NMPT, it was clarified that the installment of loan repayment must be considered in computation of wharfage rate only to the extent it is in excess of the depreciation reckoned in the calculation. Wharfage rate determined for the MRPL Jetty No 10 for the years 1996-97 to 1999-2000 and for the years 2000-01 and 2001-02 is based on the above methodology prescribed by this Authority.

Flowing from the decision of this Authority in the earlier Orders, 3% return on the MRPL assets is considered for the past period 2006-07 to 2010-11. Repayment of loan is captured separately from the overall surplus position and explained subsequently.

It may be relevant to state here that 18% return on the port assets then prescribed in this Authority's Order of 19 July 2000 was based on the 3% mandatory contribution required to be made by the port each towards reserve for renewal, replacement and modernisation of capital assets and reserve for development, repayment of loan and contingency and balance 12% being the cost of debt. This was the approach followed for allowing return prior to 2005 guidelines. The tariff guidelines of 2005 announced by the Ministry of Shipping prescribe return to be allowed on Capital Employed (ROCE), both for Major Port Trusts and Private Terminal Operators, at the same pre-tax rate, fixed in accordance with the Capital Asset Pricing Model (CAPM). As per the 2005 tariff guidelines, 15% return is allowed for the years 2005-06 to 2008-09 and 16% from 2009-10 onwards on business assets. The NMPT seems to have computed 18% return on the capital employed on common assets of the port for MRPL activity as against admissible ROCE as per the tariff guidelines of 2005. On the entire NMPT assets, return @ 15% per annum is allowed for the years 2006-07 to 2008-09 as allowed in the last tariff Order. For the subsequent years 2009-10 onwards, 16% return is allowed as decided by this Authority. As stated earlier, working capital calculated by the NMPT is not in conformity with the tariff guidelines of 2005. In our analysis, the working capital is assessed based on the norms prescribed in the tariff guidelines and its comes negative and hence is considered as nil for NMPT as well as for MRPL. To this extent the computation of ROCE has been corrected.

- (iii) A summary of the comparison of the aggregate of the estimates considered in the last tariff Order vis-à-vis the estimates for the years 2006-07 to 2008-09 is tabulated below. The actual position with reference to 2009-10 and 2010-11 is shown separately in the table hereunder.

Particulars	Aggregate for the years 2006-07 to 2008-09 (₹ in lakhs)				Aggregate for the years 2009 and 2010-11 (₹ in lakhs)		
	Estimates as per tariff Order	Actuals	Variation in absolute terms	Variation in %	Actuals for 2009-10	Actuals for 2010-11	Total for the years 2009-10 and 2010-11
Traffic (in tonnes)	1185.00	1070.50	(114.50)	(9.7%)	355.28	315.50	670.78
Operating income	7444.74	8227.13	782.39	10.5%	3185.01	3050.67	6235.68
Total Expenditures (including depreciation)	4380.22	5235.14	854.91	19.5%	2250.05	2276.56	4526.61
Surplus before Return	3064.52	3042.00	(22.52)	(0.7%)	935.96	804.11	1740.07
Capital Employed (Average)	7130.29	5234.68	(1895.61)	(26.7%)	5772.35	5130.23	10902.58
Return on Capital Employed	2084.85	1313.98	(770.87)	(37.0%)	685.32	722.25	1407.57
Net Surplus after ROCE	979.67	1728.02	748.35	76.4%	250.64	81.86	332.50

The estimates of operating income are updated to reflect the reduction in turnover due to reduction of 25% in the last tariff Order in the wharfage, ROCE, etc. and other charges approved in the vessel related and other charges approved in the last tariff revision Order.

It may be relevant to state here that in the last Order the surplus relating to the MRPL and KIOCL was estimated to the tune of ₹8233 76 lakhs which was towards repayment of loan not captured in the overall cost statement and not considered while determining final tariff reduction effected in the SOR of NMPT. The wharfage calculation of the MRPL is a separate exercise and as mentioned earlier, the NMPT has not filed the proposal for determination of wharfage rate for the Jetty Nos 10 and 11 for the period beyond 2002-03. As per the methodology prescribed for calculation of wharfage rate for MRPL, repayment of loan in excess of depreciation is admissible in the case of MRPL loan. Further interest on escrow account is also to be allowed while determining the tariff of the MRPL. Since these adjustments are not captured in the overall cost statement, they are to be considered from the overall surplus determined for the past period.

The port has furnished the details of loan repayment in excess of depreciation and the interest on escrow account in its calculation of wharfage rate for Jetty Nos 10 and 11 for the year 2005-06 onwards till 2010-11 which are relied upon only for the purpose of analysing the past performance, as no separate proposal in this regard is yet received from the port. The effect of above adjustments as per the details furnished by NMPT is ₹1783 0 lakhs, ₹1008 24 lakhs, ₹1553 36 lakhs for the years 2006-07 to 2008-09 and ₹1848 66 lakhs and ₹632 68 lakhs in the year 2010-11.

Apart from the above, this Authority in the last tariff Order had directed short recovery of D A arrears pertaining to RCHW to the tune of ₹142 lakhs to be met from the surplus. Hence while assessing the actual surplus for the past period, the expenditure of ₹1 42 crores towards D A arrears is also to be factored.

After the above adjustments, the aggregate surplus for the years 2006-07 to 2008-09 stands at ₹12807 41 lakhs.

As can be seen from the above table, the variation in the physical performance and operating income/ expense is less than + / - 20%. Though the total actual traffic handled for the years 2006-07 to 2008-09 is 9.7% lower than the estimated level, the actual operating income shows a rise of 4.2% during the said period. The operating expense shows a drop of 6.8%. The variation in FME less FMI is found to be 177% higher than the estimated level mainly because the higher contribution made to Pension fund reportedly based on the actuarial valuation to build the fund to meet the liability. The variation in the estimates vis-à-vis the capital employed and return on capital employed is found to be more than 20%. After considering the loan repayment to the MRPL loan, it is observed that the NMPT has on an average earned return of 16.6% on the capital employed as against 10% average overall return allowed in the last tariff Order (considering the reduced rate of return allowable 3% / 6% on the MRPL and KIOCL assets). As per clause 2.13 of the tariff guidelines, if review of actual physical and financial performance for the previous tariff cycle shows the variation of more than + or - 20%, then 50% of such accrued benefit / loss has to be adjusted in the next tariff cycle. Therefore, there is a case to adjust past surplus in the current tariff cycle of NMPT. The above details are given in the following table.

				(₹ in lakhs)
Particulars	2006-07	2007-08	2008-09	Average
(i) Actual Surplus before Return earned by NMPT	9216 87	9898 72	11316 41	10144 00
(ii) Repayment of MRPL Loan for jetty 10 and 11 (in excess of depreciation and after considering interest income on escrow account as furnished by NMPT)	1783 00	1008 24	1553 36	1448 20
(iii) Actual Surplus after adjustment of prepayment of MRPL loan as in (ii) above	7433 87	8890 48	9763 05	8695 80
(iv) Actual Capital Employed	51709 95	52112 89	53202 21	52341 86
(v) Actual Return earned on capital employed	14.4%	17.1%	18.4%	16.6%

The actual return achieved by the NMPT during the said two years is 16.6% as against 9.8% allowed in the last Order (considering the reduced return admissible in the case of MRPL and KIOCL assets as per their respective MOUs) and hence there is a case to adjust 50% surplus earned in this period

- (iv) The validity of the existing Scale of Rates of NMPT has been extended beyond 31 March 2009, subject to the condition that the surplus over and above the admissible cost and permissible return accruing to NMPT for the period after 1 April 2009 will be set-off fully, in the tariff to be fixed for the next cycle. The cost statement for the years 2009-10 and 2010-11 is prepared following the same approach explained in the preceding paragraphs for the period 2006-07 to 2008-09.

As per the cost statement, the NMPT has earned an aggregate additional surplus to the tune of ₹2979.50 lakhs over and above the admissible cost and permissible return, during the years 2009-10 and 2010-11. The NMPT during the processing of this case has stated that the actual contribution made to the Pension Fund during the year 2010-11 is short by ₹5 crores as per the actual valuation and hence has requested to consider its effect while revising its tariff. Relying on the position reported by the NMPT, a shortfall in the contribution made towards the Pension Fund is allowed from the overall surplus assessed for the years 2009-10 and 2010-11. Repayment of MRPL loan in line with the approach followed in the analysis of the past period 2006-07 to 2008-09 is also considered at ₹2481.30 lakhs as indicated by NMPT. After the above adjustment, there is a deficit of ₹1.80 lakhs which is adjusted from the overall surplus for the past period.

Since the year 2011-12 will draw to a close by the time this Order is implemented, the cost position reflected based on the estimates furnished by the NMPT which is analysed subsequently is also considered as part of the past period adjustment subject to review of actuals during the next tariff revision exercise. If the variation is found to be more than the level prescribed in the revised tariff guidelines, it shall be adjusted in the next tariff validity cycle.

To summarise, the total surplus (after permissible return) for the years 2006-07 to 2010-11 actuals and after adjustment of surplus reflected in the cost statement for the year 2011-12 (estimates) that is being considered for adjustment in the current tariff cycle is as follows:

Particulars	(₹ in lakhs)		
	Net Surplus/ Deficit	To be set off in future tariff	Amount to be set off
Aggregate actual net surplus for the years 2006-07 to 2008-09	12807.41	50%	6403.70
Aggregate deficit for the years 2009-10 and 2010-11	-1.80	100%	-1.80
Net surplus for the year 2011-12 (estimates)	502.90	100%	502.90
Total past period surplus considered for adjustment			6904.80

It may be relevant to state here that in order to smoothen the fluctuation in tariff and to avoid artificially bringing down the tariff in one cycle, this Authority has decided to adjust past surplus over longer period of five years in some other cases. In the instant case, the adjustable past period surplus of ₹6904.80 lakhs is to be set off over a period of five years beginning from 2012-13 in line with the approach followed in few other cases.

The port is advised to transfer ₹5 crores shortfall to the Pension in the year 2011-12 from the aggregate actuals surplus assessed for the years 2009-10 to 2010-11 as explained earlier.



- (v) The tariff guidelines indicate a tariff validity cycle of three years. The tariff proposal initially filed by the NMPT contained projections for three years viz 2011-12 to 2013-14. Subsequently while updating the estimates of 2010-11 with reference to actuals it has furnished revised estimates for the years 2011-12 to 2012-13 and has also furnished estimates for the year 2014-15. It has to be recognized that year 2011-12 will nearly draw to a close by the time this Order is implemented. Hence as stated earlier the estimates of 2011-12 subject to modification explained in the preceding paragraphs is considered as part of adjustment of past period. The tariff is, therefore, to be determined based on the estimates for the three years 2012-13 to 2014-15.
- (vi) The total actual traffic handled at the NMPT during the year 2010-11 is reported to be 315.50 lakh tonnes. As against this, the overall traffic is projected by the NMPT is 330 lakh tonnes, 360 lakh tonnes, 401 lakh tonnes and 449 lakh tonnes for the years 2011-12 to 2014-15 respectively.

The port has clarified that traffic estimates are generally in line with figures adopted for Plan/ Non-Plan Budget of the Port which is again linked with Five year Plan and Business Plan as directed by the Ministry. It has, however, updated the traffic projections based on the latest position obtained for the iron ore traffic in view of the ban imposed on export of this cargo by the Hon'ble Supreme Court.

The NMPT has stated that the traffic of iron ore (other than KIOCL) projected in the cost statement at 3.1 lakh for the year 2011-12 will not materialize based on the actual position ascertained for the year 2011-12 and has requested to consider it at 0.5 lakh tonnes. The port has stated that iron ore export is banned by the Hon'ble Supreme Court which is likely to continue in the near future. It has, therefore, requested that the iron ore traffic other than KIOCL traffic for the subsequent years estimated at 12.00, 13.00 and 15.00 lakh tonnes earlier may not be considered as this traffic is not likely to come. The position reported by the NMPT is relied upon except considering a nominal traffic of iron ore at 1 lakh tonne per annum for each of the years 2011-12 to 2014-15 based on the actual traffic of 0.49 lakh tonnes reportedly handled by the port in the year 2011-12 till November end 2011.

It is relevant to state here that during the advance stage of processing of this case, the NMPT has stated that the MRPL in view of their project to enhance the refinery capacity proposes to build SPM in the port exclusively to handle Crude import. The port has stated that the first stage of the MRPL SPM project is expected to be completed by 2012-13 and once MRPL project is commissioned, the POL cargo throughput in port oil berths may reduce. Hence, at the instance of Ministry of Shipping, the MRPL and NMPT have mutually agreed to a Minimum Guaranteed Throughput of 7.25 Million tonnes at the port berth and 5.50 Million tonnes at SPM when the refinery capacity of MRPL is increased to 15 MTPA and of 8.30 Million tonnes at the port berth and 7.00 Million tonnes at SPM when the refinery capacity of MRPL is increased to 18 MTPA as against the current refinery capacity of 9 MTPA. The MGT entered by the port is found to be lower than the actual volume of crude and POL handled by the MRPL. The NMPT has confirmed that the oil cargo throughput estimated in the current tariff cycle is at optimum level and not at the MGT level. The traffic of crude and POL projected by the NMPT from the MRPL is in the range of 20.9 million tonnes to 26.14 Million tonnes during the years 2012-13 to 2014-15 which is more than the MGT level agreed by it. The POL traffic projected by the NMPT is considered in this analysis.

The port has projected the volume of POL to increase by 2.8 million tonnes in the year 2012-13 with commissioning of a new Jetty No 13 (POL berth). However, the effect of the new SPMs likely to be operational soon is not considered as stated earlier. Though the Port has not furnished any details of the BOT arrangement, it has confirmed that the BOT operator M/s UPCL has already commissioned the operations from November 2011 and the thermal coal traffic likely to be handled by UPCL will be 4 lakh tonnes in the year 2011-12 as against 10 lakh tonnes estimated by the port earlier.

Apart from the above modification relating to iron ore traffic (other than KIOCL) the traffic projection assumed by the NMPT for the years 2011-12 to 2014-15 is relied upon. The modified traffic considered in the cost statement is 327.90 lakh tonnes, 349 lakh tonnes, 389.00 lakh tonnes and 435.50 lakh tonnes in the years 2011-12 to 2014-15 respectively.

Based on the above position, the volume of traffic exclusively to be handled by the port (excluding the BOT operator UPCL) shows a growth of 3.9% in the year 2011-12, 6.4% in the year 2012-13, 11.5% and 12% in the subsequent two years 2013-14 and 2014-15 despite significant fall estimated in the iron ore traffic. If any financial advantage is found to have accrued to the NMPT due to wrong estimation or due to relying on the presumption of the NMPT with reference to ban on iron ore traffic, adjustment will be made in the tariff at the time of next tariff review.

- (vii) (a) The NMPT has stated that it will receive royalty from the private operator UPCL. Creation and maintenance of a separate escrow account for revenue share/ royalty receipts is mandated by the Government policy as contained in clause 2.3.3 of the revised tariff guidelines from the year 2007-08. As per the clause 2.8.3 of the guidelines for tariff fixation, the revenue share/ royalty receivable from the BOT operators is to be first applied to meet cost of surplus labour, if any, and thereafter at least 50% of the balance should be maintained in an Escrow Account for the purpose of creation and/ or modernisation of the port infrastructure facilities within a period of five years.

- (b) The port has furnished the estimation of royalty receipts from the UPCL. There is a mismatch in the traffic of the BOT operator indicated by the port in the traffic projections (Form 2A) and in the royalty calculation. For the year 2011-12, the revised traffic of the BOT operator indicated by the NMPT at 4 lakh tonnes is considered. For the subsequent years, traffic of the BOT operator is considered at 20 lakh tonnes, 22 lakh tonnes and 22.50 lakh tonnes in the years 2012-13 to 2014-15 respectively. The port has indicated the royalty/ revenue per TEU from UPCL is ₹19 per tonne which is relied upon for estimating the income from royalty. Accordingly, the royalty receipt for the years 2011-12 to 2014-15 is estimated at ₹76 lakhs, ₹380 lakhs, ₹418 lakhs and ₹427.50 lakhs respectively.

The NMPT has indicated there is no surplus labour. It has stated that 50% of the royalty will be transferred to the Escrow Account and taken into account for infrastructure development of the port. The port has, however, not treated the balance 50% as revenue of the port under cargo handling income. In our analysis, 50% of the royalty receipt for each of the years is transferred to the escrow account and the balance 50% is treated as income complying the provision in the tariff guidelines.

To our query about revenue share anticipated from the new PPP projects envisaged to be commissioned in this tariff cycle, the NMPT has confirmed that no other PPP project is likely to be implemented in current tariff cycle. The position reported by the NMPT is relied upon.

- (c) The guidelines stipulate that the transfers made to the Escrow Account has to be utilised within five years period for creation/ modernisation of port infrastructure. As stated earlier, the license fee received from the service provider of HMC akin to royalty has been transferred to the escrow account from the year 2007-08 onwards. Hence, these receipts are to be transferred to the Escrow Account in the year 2007-08 to the extent of ₹163.4 lakhs is to be utilised within five years period i.e. 2011-12. Likewise, the receipts transferred to the Escrow Account in the years 2008-09 to 2010-11 to the tune of ₹222.88 lakhs, ₹260.16 lakhs and ₹343.23 lakhs are considered to be deployed to meet the capex in each of the years 2011-12 to 2013-14.

The port has not shown withdrawal of any funds from the Escrow Account in the current tariff cycle though it has admitted in the statement giving the royalty calculation from UPCL that the funds will be deployed from the Escrow Account for infrastructure development of the port within five years. In the absence of any information about deployment of funds from the Escrow Account furnished by the NMPT for the years 2011-12 to 2014-15 the funds pertaining to the transfers made to the Escrow Account in the years 2007-08 to 2010-11 are considered to partly meet the capital expenditure under the cargo handling activity where major additions are proposed to the gross block of the assets in this tariff cycle.

- (d) The year-wise details of the actual inflows and outflows regarding the royalty receipts and investment from the Escrow Account for the years 2007-08 to 2010-11 and estimated position for the years 2011-12 and 2014-15 are tabulated below

(in lakhs)

Particulars	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
1. Opening balance in Escrow Account	0	163.40	386.28	646.44	889.67	1314.27	1692.10	1983.55
2. Royalty/ revenue share Receipts								
(a) Receipts from HMC operator	163.40	222.88	260.16	343.23	450.00	345.00	258.00	258.00
(b) Royalty receipt estimated from UPCL	0	0	0	0	76	380	418	427.50
3. Revenue share transferred to Escrow Account (minimum 50% of royalty receipts)	163.40	222.88	260.16	343.23	38	190	209	213.75
4. Interest on royalty receipts computed from 2012-13 with reference to opening balance in Escrow Account balance @ 5% per annum #						65.71	84.61	95.18
5. Withdrawal from Escrow Account for creation of infrastructure assets	0.00	3.00	0.00	0	163.40	222.88	260.16	343.23
6. Closing Balance (1+3+4-5)	163.40	386.28	646.44	989.67	1114.27	1692.10	1983.55	2211.25

- (# Interest is computed on Escrow Balance from 2012-13 onwards only as the prior period license fee received from HMC akin to royalty is considered to be treated in Escrow Account only in this analysis and has not been actually transferred by the port.)

As per the above table, the balance in the Escrow Account at the end of the financial year 2014-15 is estimated to be ₹2211.25 lakhs.

- (viii) (a) The NMPT has stated that the income computation has been made with reference to estimated traffic and existing Scale of Rates for each item of cargo but it has not provided detailed computation of estimated income with reference to the estimated traffic and the existing rate despite request. Modifications done in the estimation of income is explained hereunder.

- (b) As stated earlier, the iron ore traffic (other than KIOCL) is considered at 1 lakh tonne per annum based on the traffic handled in the year 2011-12. The NMPT has estimated reduction in the cargo vessel and RCHW revenue to the tune of ₹219.63 lakhs, ₹1018.91 lakhs, ₹1109.98 lakhs and ₹1287.96 lakhs during the years 2011-12 to 2014-15 respectively due to uncertainty prevailing in handling iron ore traffic.

As stated earlier, iron ore traffic (other than KIOCL) is however considered at 1 lakh tonne per annum. Hence, the effect of reduction in the income estimated by NMPT is modified to that extent. Further, as stated earlier, 50% of the royalty receipt from the UPCL is treated as revenue under the cargo handling income and balance 50% is transferred to the Escrow Account.

- (c) The existing Scale of Rates of the NMPT prescribes the levy for deployment of labour from Registered Cargo Handling Wing (RCHW) as a percentage of wages. The port has filed a separate proposal for fixation of tariff for RCHW on per tonne basis. The port has not filed separate activity-wise cost statement for the RCHW in the general revision proposal but has confirmed that the overall income and expenditure of the RCHW has been considered as the part of the cargo handling and storage activity. The port has confirmed there is no overlapping of income and cost elements in the two proposals. It is observed that the income from RCHW considered by the NMPT in the general revision proposal is different from the income estimated by the port in the RCHW proposal which is being processed separately.

In the general revision proposal, the port has included income from RCHW which is estimated at the existing levy. In the separate proposal filed by the port, it has proposed to restructure the existing percentage levy system to tonnage basis. The port has furnished detailed working of the income from RCHW at the proposed rate. The income from the RCHW levy estimated by the port at the proposed rate in the separate proposal is modified with reference to the revised iron ore traffic. Further, the rate proposed for deployment of labour from RCHW for a few cargo items like iron ore, coal, coke, limestone handled by HMC is proposed to be corrected in that proposal. Thus, the revised income from RCHW from the proposed per tonne rate estimated at ₹2069.94 lakhs in the year 2012-13, ₹2218.61 lakhs in the year 2013-14 and ₹2586.75 lakhs in the year 2014-15 are considered in this analysis. For the year 2011-12 the revised income estimated in the RCHW proposal at the existing levy i.e. ₹2198.38 lakhs is considered as estimated in the RCHW proposal which takes into consideration the effect of reduction in the iron ore traffic and the annual escalation at 6% instead of 3% on the wage and levy income.

Subject to above modification, the total cargo related income is estimated at ₹24368.67 lakhs for the year 2011-12, ₹25850.56 lakhs in the year 2012-13, ₹28649.82 lakhs in the year 2013-14 and ₹32030.31 lakhs in the year 2014-15.

- (d) As regards the estimated vessel related income, the modification is done with reference to the reduced revenue from the iron ore vessels reported by NMPT by including revenue from such vessels to the tune of 1 lakh of iron ore to be handled per annum.

It is seen in the revised proposal filed by the NMPT that the vessel related income for the years 2011-12 and 2014-15 is estimated at exchange rate of 1 US\$ = ₹45.82 with reference to the dollar denominated vessel related charges earned from foreign-going vessels. The breakup of the vessel related earnings from foreign going vessel and coastal vessel has been furnished by the NMPT. The vessel related income with reference to foreign going vessel are updated with reference to the average exchange rate obtained for the period April 2011 upto November 2011 is 1 US\$ = ₹46.42, instead of solely relying upon the current high level of exchange rate.

When advised to consider the income anticipated from allotments of land made or to be made by the port to PPP operators on BOT basis in this tariff cycle in the cost statement the port has clarified that the issue of allotment of lands in respect of projects under PPP mode will be only after the current tariff cycle and hence no income from new PPP projects is estimated. The port has estimated income from vessel related charges marshalling yard as well as from lease rentals on account of the BOT operator (UPCL). But, the port has not captured these income from BOT operator in cost statement though these revenue will accrue to the Port. Estimated income on this account furnished by the NMPT has, therefore, been factored in the relevant cost statement subject to modifying income

from vessel and marshalling yard for the year 2011-12 estimated by the NMPT for full year of 2011-12 to five months in our analysis as the operator is reported to have commenced the operations only in November 2011.

Subject to the modifications explained above, vessel related income is estimated at ₹6859.85 lakhs for the year 2011-12, ₹7882.05 lakhs in the year 2012-13, ₹8740.84 lakhs in the year 2013-14 and ₹9805.59 lakhs in the year 2014-15.

- (ix). As per clause 2.6.2. of the tariff guidelines manning scale/ datum for different services has to be reckoned at the levels followed by port based on various settlements. It also states that with the technological changes in operation, the port should take necessary action to conduct time and motion study and regularly adjust manning scale/ datum accordingly after due process of law. The National Tribunal Award of 2006 has been notified on manning scales for implementation by the port. The port has clarified that the revised manning scales has been implemented in its port from 12 August 2009 and the effect is captured in its proposal for fixation of levy on tonnage basis for deployment of workers from Registered Cargo Handling Labour Wigg (RCHW) which is being processed separately. Regarding the review of datum the port has stated that it would take some more time due to impending problems connected with the existing agreements and other labour issues. It has clarified that the matter is being discussed with the Port Users and is being pursued vigorously. The port has stated that non revision of datum will not have any impact on the per tonne rates proposed for RCHW as incentive is not a part of it. This Authority would like to advise the port to take immediate action to revise the datum as stipulated in clause 2.6.2 of the tariff guidelines of March 2005.
- (x). Clause 2.7.1 of the Tariff guidelines of March 2005 stipulates that for the purpose of depreciation of assets straight line method following the life norms adopted as per the Companies Act will be allowed in the case of Port Trusts. On a specific query NMPT has clarified that depreciation is adopted as accounted in the Audited Annual Accounts which is in conformity with the Rules and Regulation fixed by the Government of India. Accordingly, depreciation is calculated on straight line method adopting the life norms fixed by the Government. While the estimates of depreciation furnished by the port are relied upon in this analysis, the NMPT is advised to adhere to the norms prescribed in the tariff guidelines during the next review of its tariff. As the additions to capital asset is modified as explained in the later part of this analysis, the depreciation estimate is modified in line with the changes made in the additions to the gross block.
- (xi). Clause 2.5.1. of the revised tariff guidelines requires that the expenditure projections of the major ports/ terminal operators should be in line with traffic adjusted for price fluctuations with reference to current movement of Wholesale Price Index (WPI) for all commodities as announced by the Government of India

The port has stated that expenditure projection for salary and wages for the first year i.e., 2012-13 is escalated by 6% and at 3% for subsequent years. For other items of expenditure the escalation is by 5% annually.

The analysis of the cost statement filed by the NMPT shows that the total operating expenditure and the management and general overheads (excluding depreciation) is estimated at ₹21143.30 lakhs for the year 2011-12 as against the actual expenditure of ₹16638.49 lakhs reported in the previous financial year 2010-11. The increase estimated in expenditure for the year 2011-12 which is considered as the base for estimating the expenditure of future years is 27.07% over the actuals reported in the previous year. For the subsequent year 2012-13, the total expenditure show 17.5% reduction over the previous years estimates and for the years 2013-14 and 2014-15 the increase in the total expenditure is found to be 5.47% and 4.13% over the estimates for the respective previous years.

This Authority has decided to allow an escalation factor of 6% for the expenditure projections in all tariff cases of major ports and private terminals to be decided in the financial year 2011-12 as communicated to all Major Port Trusts and Private Terminal including NMPT under cover of our letter No.TAMP/27/2005-Misc dated 11 July 2011. Accordingly, the estimates furnished by the NMPT are modified applying the annual escalation of 6% for each of the years 2011-12 to 2014-15 over the actuals/ estimates of the respective previous years.

Subsequent to filing the revised cost statement, the NMPT has made further submissions with reference to its proposal wherein it has stated that the estimates furnished by the port do not consider the impact of wage revision for Class III and IV employees from 1 January 2012. It has requested to consider the impact of wage revision at 15% of the wage cost estimated in 2011-12 and has furnished impact at ₹1216.81 lakhs for the year 2012-13. For the subsequent years, 6% annual escalation is estimated. In a recent proposal filed by the Mumbai Port Trust (MBPT), the impact of the wage revision for Class III and Class IV due from January 2012 is considered at 15%. This is also in line with wage revision impact allowed in the other general revision cases of Major Port Trust with reference to earlier wage revision. The impact of wage revision estimated by the NMPT at 15% of the wage cost estimates of the previous year 2011-2012 is captured in the estimated operating expenditure and management and general overheads for the period 2012-13. For the subsequent years 2013-14 and 2014-15, 6% annual escalation in this cost item is considered as estimated by the NMPT.

- (xii). The Finance and Miscellaneous Income (FMI) excluding the interest income estimated by NMPT is ₹765 lakhs in 2011-12, ₹743 lakhs for the year 2012-13 and ₹508 lakhs in each of the years 2013-14 and 2014-15 as against actual FMI of ₹1692.55 lakhs considered for the year 2010-11. The port has clarified that the estimates of the FMI are as per revised Budget Estimates of the year 2011-12. In view of the clarification furnished by the NMPT the estimates furnished by the NMPT is relied upon and considered. The port has clarified that the FMI during the years 2013-14 and 2014-15 shows a drop as it estimates reduction in the license fee from the HMC once the existing contract of HMC is over. The new contract is proposed to follow the PPP model and it anticipates reduction in this revenue. As explained in the analysis for the past period, the license fee which the port has also admitted is akin to royalty has been treated as transferred to the Escrow account. Subject to the above modification the FMI considered in the cost statement is ₹315 lakhs in the year 2011-12, ₹398 lakhs for the year 2012-13 and ₹250 lakhs in each of the years 2013-14 and 2014-15.

- (xiii). The Finance and Miscellaneous Expenditure (FME), for the year 2011-12 is estimated by NMPT at ₹5895 lakhs as against ₹5662.94 lakhs considered for the previous year 2010-11. For the subsequent three years, the port has estimated FME uniformly at ₹4095 lakhs without considering any annual escalation in this cost item. The estimates furnished by the NMPT is relied upon and considered subject to capturing the effect of the impact of wage revision due for Class III and Class IV officers from 1 January 2012 on the contribution to the Pension Fund at 27% and 8.33% of the wage revision impact as stated by the NMPT.

Based on the above analysis, the modified FME considered by us is ₹4524.90 lakhs, ₹4550.89 lakhs and ₹4578.04 lakhs in the years 2012-13 to 2014-15 respectively.

- (xiv). It has clarified that railway handling including movement of cargo and railway rakes with in and out of railway siding is provided by Railways at the request and cost to the users. The port levies marshaling yard charges approved by this Authority and prescribed in its existing Scale of Rates for the port infrastructural facilities provided thereat which is understood to have been captured in the cost statement relating to railway activity. That being so, the cost position relating to the railway activity (i.e. marshaling yard) is considered while determining the tariff based on overall cost position of the port.

- (xv). (a). The NMPT has proposed additions to its gross block of assets to the tune of ₹46 crores in year 2011-12, ₹60 crores in the year 2012-13, ₹40 crores in the year 2013-14 and ₹78 crores in the year 2014-15
- (b). Port was requested to indicate the present status of the proposed additions to the gross block of assets in its proposal. The NMPT has clarified that the additions proposed are as per plan/ non-plan expenditure in the Budget Estimates of the year 2011-12. The additions to the gross block proposed during the year 2011-12 are relied upon and recognised as proposed by the NMPT.
- (c). Of ₹60 crores additions proposed in the year 2012-13, the major investment of ₹55 crores relates to construction of Jetty No 13 i.e. POL Berth. The port has estimated the capacity additions to increase by 7.8 million tonnes in the year 2012-13 on account of the proposed investment and the traffic estimates of POL is also projected to increase by 2.8 million tonnes in the year 2012-13. Since the effect of the proposed investment on Jetty No.13 is captured in both the capacity and the traffic, proposed investment is considered as estimated by the NMPT.
- (d). With reference to the capital cost additions estimated in the years 2013-14 and 2014-15, the major investment proposed relates to construction of new berth on Western Dock estimated at ₹30 crores and ₹50 crores in the years 2013-14 and 2014-15 respectively. The NMPT has indicated that no action has been initiated on this project as the Government has not approved the proposed investment. Since the Government has not approved the proposed project, the additions proposed to the gross block towards construction of Western Dock in the said two years are not considered in the current tariff cycle. Consequently, calculation of depreciation is also suitably modified. In case, the proposed investment materializes and the berth is commissioned in this cycle, then the NMPT is allowed to come up with a suitable tariff proposal.
- (e). As stated earlier, in line with the stipulation in the tariff guidelines, the port is not entitled to claim return on assets considered in our analysis to be funded from Escrow Account. The net fixed assets proposed to be utilised from escrow account is separately shown as exclusion from the capital employed and not considered for allowing return in line with the tariff guidelines.
- (f). The position in respect to the Capital Employed estimation considered by us in the cost statement for the purpose of allowing return is given in the following table:

(₹ in lakhs)

Sr. No.	Particulars	2011-12 (Estimates)	2012-13 (Estimates)	2013-14 (Estimates)	2014-15 (Estimates)
A.	Capital Employed at the end of the year	69186.76	62837.48	61670.14	62280.12
B.	Utilisations from Escrow Account				
(i)	Assets considered to be funded from Escrow Account during the year	163.40	222.88	280.16	343.23
(ii)	Cumulative utilisation from Escrow Account	183.40	386.28	646.44	989.67
(iii)	Depreciation during the year (3.34%)	5.48	12.90	21.59	33.05
(iv)	Cumulative depreciation	5.48	18.38	39.95	73.01
(v)	Written Down Value of assets funded from Escrow Account (ii) - (iv)	167.94	387.92	609.49	918.66
C.	Balance capital employed qualifying for return [A-B (v)]	69027.62	62469.54	61063.55	61363.46



- (g). The working capital estimated by the NMPT are not found to be in line with the norms prescribed under Clause 2.9.9. of the tariff guidelines. The estimates of sundry debtors and cash balance are, therefore, modified in line with the relevant clause in the tariff guidelines. Estimation of current assets following the norms prescribed in the tariff guidelines of 2005 and taking into account the actual current liability reported in the year 2010-11, the working capital of NMPT becomes negative. As a result working capital is considered as Nil. Thus, the modified net fixed assets is considered as the capital employed.
- (h) The port has furnished the break up of business assets and business related assets. It is assumed that the port has followed the provision prescribed in clause 2.9.7. and 2.9.8. of the tariff guidelines for classifying the assets as business related assets. The segregation of assets by the NMPT into two categories is relied upon. Consequent to modification in the estimation of capital employed, the classification of assets into two categories also stands modified maintaining the ratio followed by the port.
- (xvi) The designed capacity of the port as on 31 March 2011 is assessed by the port at 442 lakh tonnes and maintained at the same level for the year 2011-12. For the years 2012-13 to 2013-14, the designed capacity is assessed at 520 lakh tonnes per annum. The increase estimated in the capacity is in view of additions proposed due to construction of POL berth (Jetty No.13) in the year 2012-13. Based on the traffic projection considered in the analysis and the designed capacity assessed by the port, the capacity utilization of the port is 74.19%, 67.12%, 74.81% and 83.75% for the corresponding period.
- The port has computed return on capital employed at 16% on the business assets and 6.35% on the business related assets for the years 2011-12 to 2014-15. However, return of 16% is admissible only on the modified business assets for all the years excluding the KIOCL assets. In respect of KIOCL assets, uniform ROCE of ₹241.80 lakhs is allowed as per the agreed formula prescribed for calculation of wharfage rate for KIOCL. As stated earlier, the loan pertaining to Jetty Nos.10 and 11 is repaid on 15 October 2009 and 31 March 2011. Hence during the current tariff revision, the assets are treated at par with the NMPT assets and are allowed the entitled ROCE of 16% on the business assets in line with the approach followed by the NMPT. The updated risk free rate of return adopted by this Authority for dealing with the tariff cases in the year 2011-12 is 8.2% which is considered for computing return on the modified business related assets for the years 2011-12 to 2014-15.
- (xvii) This Authority has always held that port estate should be optimally and commercially exploited so that estate revenue can supplement the port's core functioning. Even clause 2.11.5. of the tariff guidelines permits the surplus of estate activity to be utilised to offset the deficit in other port operations. In the current tariff revision exercise, the estate activity shows a surplus position at the existing tariff levied by the port. The surplus assessed in the estate activity at the revenue estimated by the NMPT at the existing rates is considered while determining the final tariff of the port in the current tariff cycle.
- (xviii) As stated earlier, the port was advised to file sub-activity-wise cost statements under cargo handling activity in the prescribed format. The port has filed cost statement for only two items of cargo i.e. iron ore by KIOCL and POL citing that no other cargo individually constitute more than 10% of the total traffic handled by NMPT.

Wharfage calculation of iron ore by KIOCL is governed by a separate methodology and hence the sub-activity wise cost statement filed by the NMPT for KIOCL is not fully relevant in the current exercise. The port has furnished separate cost statement giving tentative wharfage rate calculation as per the agreed methodology applicable in the KIOCL case. In the said statement, the estimates of cost allocates to KIOCL for the years 2011-12 to 2014-15 are arrived applying 6% escalation over the actuals considered over the respective previous



years which is in line with the approach followed by us in this analysis for estimates the cost items. It is seen that the income estimated for the throughput projected for the KIOCL in the calculation furnished by the NMPT is at the level so as to recover the admissible cost and admissible return of 6% in its case as per the agreed formula. There will not be any surplus over and above the admissible cost and return as per its calculation.

As regards the MRPL, the MOU states that once the funds have been repaid, NMPT agrees to charge MRPL the normal wharfage charges and it will be mutually agreed to between the parties and subject to the approval of Government of India. The loan taken for both Jetty no.10 and 11 stands repaid, and hence for the current revision, the wharfage rate for crude and POL handled by MRPL has to be treated at par with the POL cargo handled by the port for determination of the rate. The port has applied the wharfage rate of ₹70 per tonne as per the existing Scale of Rates for estimating the income from POL. It was earlier brought out to the NMPT that the existing wharfage rate of ₹70 per tonne prescribed in its Scale of Rates is not a cost based rate as the volume of POL other than that handled by MRPL was not existing/ insignificant and in this context, a separate cost statement for POL was insisted upon. The NMPT has clarified that cargo handling expenditure are allocated to the POL on the basis of Wharf Length Ratio/ GRT ratio/ Cargo ratio. The cost statement filed by the NMPT show that the port has also allocated maintenance dredging cost to the POL handling activity. Cost of dredging is to be allocated between port dues and berth hire based on the quantity of the silt dredged as per the format prescribed by this Authority. The NMPT has clarified that since deep drafted berths are only for KIOCL, Oil cargo and one general cargo berth which take maximum expenditure on dredging, the dredging cost is allocated to the POL activity.

It is relevant to state here that even when fixing wharfage in case of MRPL cargo by the special arrangement envisaged by the MOU, this Authority decided to consider cargo and vessel related activities together and to take the deficit figure as the wharfage payable by MRPL. In Order No.MF/NMPT/56/97-TAMP dated 19 July 2000 passed by this Authority with reference to determining the wharfage rate for jetty No.10 dedicated to MRPL, it was brought out that the dredging cost incurred by the port is substantial and the extra dredging is done mainly for the MRPL Jetty and hence the MRPL has to bear the cost of dredging. This approach has been followed while determining the wharfage rate for the years 1996-97 to 2001-02. In the Scale of Rates of NMPT, the vessel related charges prescribed are common and not with reference to each categories of vessel. That being so, if after the MOU period the entire dredging cost which is mainly incurred for the POL vessels which forms almost 60% to the traffic is considered under the vessel related activity entirely, it will unduly burden the other categories of vessels which may not be the beneficiary of the deep draft. For similar reasons, in case of the Cochin Port Trust also during their earlier tariff revision case maintenance dredging cost was allowed to be allocated to the POL activity since the maintenance dredging was mainly for Oil Tanker Vessels. In view of the position explained above, the approach adopted by the NMPT of allocating part of the maintenance dredging cost to the POL handling need to be allowed.

Notwithstanding the above position, on examining the cost statement filed by NMPT for the POL activity it is observed that almost 40 to 45% of the overall operating cost of the port seems to have been allocated to the POL handling activity. It is understood that the expenses relating to the RCHW activity captured under cargo handling activity are also allocated to the POL activity. Further, the cost allocated to the POL activity relating to salary, management and general overheads, etc., do not seem to be with reference to the relevant cost of handling and investment relating to the POL handling activity. From the year 2012-13 onwards additional Jetty No.13 (POL berth) is also proposed to be added. The port has not furnished any detailed working of basis of allocation of cost items to the POL activity except a general statement that it has been allocated in the ratio of berth length/ traffic handled/ Jetty length. In the absence of detailed working of allocation of cost item to this activity, it may not be possible to modify the

statement of the port objectively. However, the following modifications are made in the cost statement relating to the POL activity filed by NMPT to remove certain obvious inconsistencies:

- (a). The mismatch in the POL traffic in Form 2A and the POL activity in the year 2011-12 is corrected and considered at 197.45 lakh tonnes instead of 195.50 lakh tonnes considered by NMPT.
- (b). For the year 2011-12, the income from POL activity seems to include the income from LPG cargo whereas traffic is with reference to the POL only. The income estimated is corrected with reference to the corrected POL traffic.
- (c). The salary cost estimated by the port for the years 2011-12 to 2014-15 is not supported with any basis / calculation of allocation of the expense to the POL activity. The wharfage calculation furnished by the port for the MRPL for the past period show that the expense of traffic department (which would cover salary cost) is allocated to the MRPL cargo while determining the wharfage rate. Though, the POL activity need to share the salary cost, in the absence of any detailed working provided by the port reasonability of the allocation of salary cost to the POL cannot be examined. In the current exercise, the salaries cost as estimated by the port is considered. It may, however, be seen in the later part of the analysis that though separate cost statement is drawn for POL activity, in view of gaps observed in the allocation of cost items to the POL activity, a uniform tariff reduction in all the cargo items is effected based on the overall surplus position and not to the extent of the surplus reflected in the POL activity after meeting the deficit in the vessel related activity.
- (d). The modifications done in the estimation of management and general overheads, FMI, FME, capital employed etc., are allocated to the POL handling activity from the cargo handling activity maintaining the ratio of allocation followed by the port.

The cost position reflected by the POL activity subject to the above modifications is brought out in the subsequent paragraph. It is to be noted that the estimates are purely adhoc as detailed working of allocation of cost to this activity is not made available. The NMPT is advised to file the sub-activity wise cost statements under the cargo handling activity relating to the POL on a scientific and rational basis at the time of next tariff review.

- (xix). The consolidated cost statement and main activity-wise cost statements and the cost statement for the POL activity filed by the NMPT for the years 2011-12 to 2013-14 are modified, as explained earlier. The modified cost statements are attached as Annex - I (a) to (f). The summarised position of the results disclosed by the financial/cost statements at the existing tariff are tabulated below:

Particulars	Operating Income (₹ in lakhs)				Net Surplus(+)/ Deficit(-) (₹ in lakhs)				Net Surplus(+)/ Deficit(-) as a % of operating income			Average Surplus/ Deficit %
	2012-13	2013-14	2014-15	Total for 2012-13 to 2014- 15	2012-13	2013-14	2014-15	Total for 2012-13 to 2014-15	2012-13	2013-14	2014-15	
(i) Port as a whole	38305.14	42055.98	48596.39	128957.51	3500.38	6280.54	9488.47	19269.39	9.14%	14.93%	20.36%	15.2%
(ii) Cargo handling activity	25850.56	28649.82	32030.31	86530.69	10810.32	13418.39	18423.73	42652.44	42.21%	46.84%	51.28%	47.1%
(a). POL activity	15785.00	17626.00	19747.07	53158.07	3625.87	4835.70	6185.83	14647.28	23.0%	27.4%	31.3%	27.6%
(e) Port & Dock	7882.05	8740.84	9805.59	26428.48	(-)9007.28	(-)8759.28	(-)8411.33	(-)26177.89	(-)114%	(-)100%	(-)86%	(-)99.1%
(e) Railway	458.06	475.50	493.81	1427.37	(-)8.81	7.21	(-)60.05	(-)61.46	(-)5.27%	(-)1.75%	(-)15.31%	(-)4.3%
(iv) Estate	4114.47	4189.82	4266.67	12570.96	1805.75	1614.01	1535.93	4755.68	39.03%	38.52%	36.0%	37.8%
(v) Port as a whole excluding KOCL	36738.07	40421.17	44999.78	122048.02	3500.38	6280.54	9488.47	19269.39	9.5%	15.5%	21.1%	15.8%

It is evident from the table above that the port as a whole shows an average surplus of 15.2% for the three years 2012-13 to 2014-15 at the existing Scale of Rates. The cargo handling and estate activities show an aggregate surplus of ₹40752.44 lakhs and ₹4755.68 lakhs respectively for the three years 2012-13 to 2014-15 which cross subsidizes the deficit of ₹26177.89 lakhs in the vessel related activity and marginal deficit of ₹61.46 lakhs in the railway activity (relating to marshalling yard) and leaves an overall surplus of ₹19269.39 lakhs for the years 2012-13 to 2014-15.

Based on the overall cost position and the surplus emerging in the cargo handling activity, the existing rates prescribed for cargo handling activity needs to be reduced.

The port has, however, proposed status quo in most of the tariff items (both cargo and vessel) except for some modifications in the pilotage fee and shifting fee where the port has proposed to levy separate charges for use of tug, 25% to 50% increase is proposed in marshalling yard charges, increase is proposed in the advalorem wharfage rate for non-bulk item, 25% to 50% increase proposed in the license fees from Steamer Agents and C&F Agents, etc.

Since the Port as a whole is in surplus position there is no case to grant any increase in the tariff proposed by the NMPT. On the contrary, as mentioned earlier, there is a case to reduce the existing tariff of the port under the cargo handling activity.

The port has filed a proposal for fixation of RCHW levy on per tonne basis as against the existing levy linked to wages. The RCHW activity will continue to be in deficit even after introduction of the proposed rate structure. It has to be recognised that making this activity self reliant at one go may have serious implications in tariff. From the position indicated by the NMPT it is clear that the deficit in the RCHW activity is being sought to be cross-subsidised by the cargo handling activity. During the last tariff revision also, the deficit in the RCHW was allowed to be cross-subsidised by the surplus available under the cargo handling activity and the same position is allowed in the current tariff revision also. The port may be advised to make the RCHW activity self-sufficient in a gradual manner.

From the modified statement, it is found that the cargo handling activity as a whole reflects a surplus of 47.1% and the cost statement of POL handling activity shows a surplus of 27.6%. It is relevant to state here that though cargo handling activity reflects a surplus, the vessel related activity is in huge deficit of 99%. Hence, the quantum of reduction in tariff in cargo handling including POL handling activity cannot be decided in isolation without meeting the estimated deficit in the vessel related activity. Significantly, POL vessels constitute the major vessel/ cargo traffic of the port and they enjoy the benefit of cross-subsidisation flowing from cargo handling activity. Since a specific methodology is prescribed to arrive at the wharfage rate for the cargo handled at KIOCL, the quantum of reduction in the existing tariff will exclude revenue from KIOCL. In any case, as mentioned earlier, the position reported for KIOCL does not show any surplus over and above the admissible return. Accordingly, the existing cargo handling charges excluding KIOCL, RCHW, and storage need to be reduced by 26% to offset the surplus of ₹19269.39 lakhs assessed for the three years period.

The port has made a mention that the MRPL is likely to start SPM in the port waters. The port has requested to consider likely reduction in the port POL traffic with MRPL to shifting its major operation to the SPM while determining their tariff. The port has not furnished any details of revenue reduction anticipated due to the commencement of the said SPM operations. As stated earlier, the port has agreed a Minimum Guaranteed Throughput with the MRPL for crude to be handled at the berth and SPM. The port has not proposed any separate rate for SPM operations. The port is advised to file a separate proposal for levy of tariff for SBM operation by MRPL well ahead of commencement of the proposed operation based on cost of such operations. Till a separate rate for SPM is determined, the

wharfage rate prescribed for crude and POL in the Scale of Rates of NMPT will apply to crude oil and POL handled at the SPM. In the event of commencement of SPM operations, if any of the port assets become redundant, the port may file a suitable proposal for review of the existing POL wharfage rate.

- (xx). The penal interest on delayed payments by the user and refunds by the port has been proposed by the port at 12.00%. In line with clause 2.18.2. of the tariff guidelines, the interest on delayed payments will be 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India. The prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India is reported at 14.75%. Accordingly, the rate of penal interest is modified to 16.75%.

- (xxi). (a). The existing pilotage fee is inclusive of required number of tugs / launches of adequate capacity for all categories of vessels apart from other services listed in the SOR. As against this, the port has stated that the pilotage fee under Sr. No.(ii) and (iii) i.e. for barges, tugs, launches etc., and sailing vessel and fishing vessel upto 200 GRT and vessel of 200 GRT and above will exclude provision of tug and the port proposes to levy 50% extra for use of tugs. Similar modification is also proposed by the port in shifting charges for these category of vessel.

It has subsequently proposed to levy the tug charges as prescribed separately for hire of tug instead of its earlier proposal of levying 50% of pilotage fee for tug usage. The port has explained that the modification proposed is in order to compensate huge cost involved in operation of tug for smaller vessels and applicable tug hire charges are proposed to be levied only if tug services are availed. As per clause 6.4. of the tariff guidelines of 2005, pilotage-cum-towage fee must be composite fee and should include one inward and one outward movement with required number of tugs/launches of adequate capacity and shifting/s of vessels for 'Port convenience' as per the prevailing practice. The existing pilotage fee includes provisions of required number of tugs. Despite request, the port has not furnished any cost analysis to show that the basic pilotage fee leviable from these categories of vessels excludes cost of providing tugs. The port has proposed modification in the existing condition without corresponding reduction in the base pilotage fee. Moreover, the proposed modification is not found to be in line with clause 6.4. of the tariff guidelines and hence not accepted.

- (b). The existing Note 3(ii) under schedule 2.2. prescribing 50% concession in shifting charge if tugs are not used for shifting is proposed to be deleted. When sought reasons for proposed deletion, it has stated that 'the position has been rectified'. The nature of rectification carried out is not known. In the absence of any logical reasoning provided by the NMPT there does not seem to be any reason to delete the existing condition. The existing provision in this regard is retained.

- (c). The port has proposed 5% and 8% increase in case of cancellation of a requisition of pilot service and detention of pilot though otherwise it has maintained status quo in the other vessel related charges. It has clarified that the nominal increase is proposed to discourage cancellations coming on a routine way and that additional revenue would be very meager. Since increase proposed in the tariff is only with the intention to act as a deterrent from cancellation of requisition of pilot service/ detention of pilot, this Authority allows the increase proposed in this item though no increase is allowed in any other tariff items in view of the overall surplus position.

- (xxii). A new berth hire for new category viz. for wooden rowing boats (with or without auxiliary engines) is proposed at US\$ 0.24 per vessel/ hour (foreign) and ₹6.50 per vessel/ hour (coastal vessel). The port has clarified that nominal per hour rate is provided to ensure proper charge whenever occasions arise. The usage of rowing boats are done for taking soundings of draught etc., of the Port. The port has also stated that it can be classified similar to fishing vessels/ trawlers. The

existing berth hire prescribed for fishing trawler is US\$ 0.495 per vessel per hour. The rate proposed for the wooden rowing boat is found to be around half of the rate prescribed for fishing vessel/trawler. Based on the clarification furnished by the port and considering that the traffic of such boat is rare and the revenue implication is negligible as stated by the port, the proposed rate is approved.

Increase proposed in the berth hire for lash barge is not allowed recognising that status quo is maintained in the vessel related charge.

- (xxiii). (a). Clause 4.2.2. of the tariff guidelines recommends to phase out ad-valorem wharfage rates over a maximum period of 5 years and to determine the rates on the basis of cost of handling and special care required to be taken while handling and storage of the cargo. During the last tariff revision, port was advised to file a separate proposal for conversion of advalorem rate structure to specific wharfage rate based on weight / unit / volume within a year from the date of Implementation of the Order. In the instant proposal also, the port has continued with the existing tariff arrangement of levy of advalorem rate for break bulk cargo despite reiterating out advice rendered earlier in this regard. The port has stated that it will comply with the guideline provision in the next revision since a separate exercise is to be undertaken to compute the per ton rate. The port during every revision exercise without making any attempt to shift to specific rate based on weight/ volume of cargo is reiterating its request to continue with advalorem structure for a few cargo items. It is, therefore, brought out to the port that the wharfage items allowed to continue on advalorem basis in this tariff revision exercise will be deleted automatically, if the port does not come up with specific unit based rate at the time of the next tariff revision.
- (b). The port has proposed to delete wharfage entry prescribed in the existing SOR under Sl. No.6 and 7 for break bulk cargo citing that the frequency of handling the cargo items is very rare during the last few years. The wharfage rate for structures loaded at MPL jetty is also not included in the proposed SOR as MDL Jetty has ceased to function. Based on the clarifications from the port, the proposed deletions from the wharfage schedule are accepted. The port has stated that the existing separate entry for Styrene Monomer under the head "Other Chemicals" is deleted and clubbed with Phosphoric acid under Sl. No.4(b) which has the same wharfage rate. Sl. 4 b in the wharfage schedule for bulk cargo does not mention about Styrene Monomer. In the revised SOR, the cargo Styrene Monomer is included under Sl. 4 b to avoid any ambiguity.
- (c). The port has proposed reduction in the wharfage rate for a few items like granite, zinc concentrate, copper cathode, aluminum and tin, timber and paper. The reason for proposing reduction in wharfage rate for selected cargo items by the port is not known. As stated earlier, based on the overall surplus position, it is decided to effect uniform reduction of 26% in all the cargo handling activity other than storage and RCHW. The port has flexibility to offer concession in the revised rate now prescribed if it so desires.
- (d). The port has proposed wharfage rate for new cargo items viz. rock sand (₹20 per tonne), slag (₹25 per tonne), and mill scale (₹35 per tonne). It has clarified that these are new items and low valued cargo and on experimental basis few parcels have been exported. It may be noted that the existing wharfage rate prescribed for goods than those specified is ₹65 per tonne (after reduction ₹48.10 per tonne) which would apply to these cargo in the absence of any specific rate for these items. Hence based on the clarification furnished by the port that these are low value cargo items and as none of the users have raised any objection on the rates proposed for these items, the proposed rates for new cargo items is approved as proposed by the port. The port has stated that the revenue earned would be negligible considering low volume of these cargo.

In view of surplus in the cargo handling activity, increase proposed the fee for amendment in import/ export application, reduction proposed number of free period for export cargo from existing twenty one days to fourteen days is not approved. It is retained at the existing tariff level.

- (e). M/s.Suzlon Energy Limited (SEL) has submitted that there is no specific entry for wind turbine in the wharfage schedule of the major ports which is a new product of export potential in the non-conventional energy sector. Presently, it is classified as machinery or project material or unenumerated cargo for the purpose of levy of wharfage. Accordingly, wharfage is presently being levied on advalorem basis. The SEL has stated that the wharfage rate for export of wind turbines is 0.28% of FOB value at Mumbai Port Trust, 0.20% at Kandla Port Trust and 0.22% at Chennai Port Trust whereas at the NMPT the wharfage rate is 0.40% of the FOB. It has requested that wind turbines may be classified separately in the wharfage schedule and levied on per tonne basis at ₹50 per tonne instead of present levy on advalorem basis. The port has not addressed the point made by the M/s.Suzlon Energy Limited despite our advice to prescribe specific rate based on the unit of weight instead of advalorem rate structure for break bulk items prescribed in its SOR. In the absence of any details of cost involved for handling this cargo item, this Authority on its own cannot prescribe specific unit rate of wharfage. The general tariff reduction ordered will, however, reduce the existing advalorem rate to 0.29% which will provide immediate relief to the user. The port is advised to examine the representation of M/s.Suzlon Energy Limited further and come up with a suitable proposal to modify the wharfage structure.

- (xxiv). The port has proposed increase in the charges for marshalling yard from existing ₹8 tonne to ₹10 per tonne and for use of marshalling yard including private siding from existing ₹10 to ₹15 per tonne. The proposed increase is due to increase in infrastructure for handling through railways and to facilitate the trade for quick evacuation of cargo. Status quo is maintained in view of overall surplus position of the port. For the same reasons, increase in the hire charges of weighing scale from existing ₹1.00 per tonne to ₹2.00 per tonne is also not approved.

- (xxv). (a). The port has also proposed steep hike in the fees for issue of license to C&F agency and Steamer Agency. It has also proposed to increase the fee for issue of passes for entry into the wharf, charges for entry and clearance certificate to master/ owner/ agent of the vessel, etc. The port has submitted that the hike in the fees for issue of license to C&F Agency and Steamer Agency, and other fee for entry is proposed so as to filter genuine people to enter from the security angle.

Mangalore Steamer Agent's Association have raised a point that the NMPT do not have jurisdiction to issue license to Steamer Agents and hence question of levy of the fee does not arise. It is relevant to state here that license fee for stevedoring/ other trade license are also prescribed in the Scale of Rates of Visakhapatnam Port Trust. Based on the clarification furnished by the port that the charges levied for use of port facilities, the existing charges for issue of license is allowed to continue without any modification.

- (b). The port has proposed a new entry for issue of temporary license to C&F agency and Steamer Agency for a period less than one year at ₹5000 per year. Despite request, it has not furnished the basis of arriving at the proposed new rate. The existing fee for renewal of license is prescribed at ₹1000 and for new of license it is prescribed at ₹5000 for two calendar years. The proposed rate of ₹5000 for a temporary license less than a year seems to be high in comparison to the existing rates mentioned above prescribed in its SOR. In the absence of any basis furnished by the port to arrive at the proposed rate, the existing rate for renewal of license

is prescribed as fee for temporary license less than a year. This may not have any significant impact on the revenue as it is only a miscellaneous tariff item.

- (xxvi). This Authority vide Order No.TAMP/26/2007-NMPT dated 16 June 2010 has approved ceiling rate for hire of Harbour Mobile Crane commonly applicable at the port for identical facility/ service offered/ to be offered by service providers authorised by the port. The draft proposed Scale of Rates, however, do not incorporate the rates approved by this Authority in the said Order. The performance linked ceiling rate approved in the said Order is incorporated in revised SOR of the NMPT in a separate schedule.
- (xxvii). Chapter VIII of the existing Scale of Rates of the NMPT relates to levy of charges for supply of labour from Registered Cargo Handling Wing (RCHW). The port has filed a separate proposal for revision of RCHW rate on per tonne basis which is being dealt with separately. The rates approved in the RCHW case is incorporated in the revised Scale of Rates of the NMPT.
- (xxviii). The validity of the existing Scale of Rates of the NMPT was last extended till 30 September 2011. The financial position for the years 2012-13 to 2014-15 is considered in determining the tariff of the NMPT and the estimates for the year 2011-12 is considered as past period analysis. That being so, the revised tariff approved will be effective from 1 April 2012. The port is allowed to continue to levy the existing tariff till the implementation of the revised Scale of Rates approved by this Authority. The tariff guidelines prescribe tariff validity cycle of the three years. As already mentioned earlier, the cost position considered in this analysis is for three years i.e. 2012-13 to 2014-15 hence the validity of the revised Scale of Rates will also expire on 31 March 2015.

16.1. In the result, and for the reasons give above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of the NMPT which is attached as Annex - II.

16.2. The revised Scale of Rates shall come into effect from 1 April 2012 and shall be in force till 31 March 2015. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

16.3. The tariff of the NMPT has been fixed relying on the information furnished by the port and based on assumptions made as explained in the analysis. If this Authority, at any time, during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimations considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, this Authority may require the NMPT to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to setoff fully the advantage accrued on account of such variations in the revised tariff.

16.4. In this regard, the NMPT is requested furnish a report of the actual physical and financial performance within 15 days of completion of each quarter of a year i.e. for the period ending on 30 June, 30 September, 31 December and 31 March of each of the years in the same format in which the cost statement for the tariff proposals are filed. The report should also be accompanied with the reasons for variation from the estimates relied upon for fixing the tariff in force. If a variation of (+)/(-)20% is observed between the actual and the estimates for two consecutive quarterly period, TAMP will call upon the concerned port trust to submit their proposal for an ahead of scheduled review. If the NMPT fails to file a tariff proposal within the time limit to be stipulated by TAMP, this Authority will proceed *suo motu* review of the tariff.

RANI JADHAV, Chairperson

[ADVT. III/4/143/11/Exty]



**NEW MANGALORE PORT TRUST**  
Consolidated Income & Cost statement for the port

[illegible]



S. No.	Particulars	Summary of Consolidated Cost position considered by TAMP as per the above statement					Summary of Cost position of KOCL notified by NMPT					Summary of Cost position according to KOCL				
		2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15	2012-13	2013-14	2014-15			
i	Traffic (in MTs)	349.00	388.00	425.50	349.00	376.00	35.60				320.00	357.00	400.00			
ii	Operating Income	30,405.14	42,855.88	46,508.58		1,661.07	1,624.91	1,705.84			36,738.07	40,421.17	44,889.74			
iii	Total Expenses (i.e. Operating Exp. Depreciation and Management and General Overhead and FME less FME Surplus / Deficit before Return)	26,337.01	27,574.55	29,745.08		1,225.27	1,392.01	1,464.81			26,043.74	28,191.64	27,308.17			
iv	Net Surplus / Deficit before Return	11,918.13	14,801.43	17,745.41		241.80	241.80	241.03			11,433.33	14,329.43	17,581.57			
v	Return on Capital Employed	9,780.71	9,581.85	9,837.80		241.80	241.80	241.80			9,546.91	9,348.06	9,208.10			
vi	Net Surplus / Deficit (IX) (BIII)	2,119.42	4,099.58	8,107.51		(0.00)	(0.00)	(0.00)			2,119.42	4,099.58	9,107.11			
vii	Adjustment of Days period surplus	1,380.00	1,380.00	1,380.00							1,380.00	1,380.00	1,380.00			
viii	Net Surplus / Deficit after adjustment of days period surplus	3,500.38	9,260.54	9,488.47		(0.00)	(0.00)	(0.00)			2,699.38	6,208.64	9,488.47			
ix	Net Surplus / Deficit as a % of operating income	8.1%	14.9%	20.4%							- 8.5%	16.5%	21.1%			
x	Net Surplus / Deficit as a % of operating income		15.2%									15.8%				



## NEW MANGALORE PORT TRUST

### Cost statement for POL activity

₹ In lakhs

S. No.	Particulars	Actuals	Estimates furnished by NMPT at existing tariff					Estimates modified by TAMP			
		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	
	Traffic		196.69	226.60	261.89	282.18	197.46	226.60	261.80	282.10	
I	Operating Income	6,329.22	14,660.08	16,786.88	17,928.08	19,747.09	13,821.60	16,786.08	17,826.09	19,747.87	
II	Operating Expenses										
i	Salary	1,026.72	2,275.75	2,127.22	2,195.79	2,261.90	2,275.75	2,127.22	2,196.79	2,261.90	
ii	Power	83.02	147.56	177.84	186.73	196.07	147.56	177.84	186.73	196.07	
iii	Fuel	109.35	249.37	280.98	275.67	299.54	249.37	280.98	275.67	289.54	
iv	Repairs and maintenance	205.23	146.19	440.93	465.83	469.26	148.19	440.93	465.83	489.26	
v	Dredging	1,046.88	2,615.87	2,485.64	2,620.04	2,758.14	2,815.97	2,485.84	2,634.79	2,792.87	
vi	Others	305.55	869.51	864.07	720.31	758.43	869.51	684.07	720.31	756.43	
	Less Expenses of RCHW activity allocated by the NMPT to MRPL						1.52	1.24	1.28	1.32	
	Total (i to vi)	2,768.76	6,604.26	6,178.66	6,470.37	6,761.34	9,502.73	8,176.42	6,477.83	6,784.75	
III	Depreciation	405.42	364.00	470.57	487.44	487.52	364.00	470.57	467.44	467.52	
IV	Allocated share of M & GA exps	883.10	1,852.34	1,699.11	1,758.97	1,821.08	1,264.97	1,967.71	2,072.23	2,193.46	
V	Operating Surplus/ Deficit (I) - (II) - (III) - (IV)	2,263.96	5,839.41	7,436.86	9,929.22	18,667.06	6,889.88	7,161.38	6,808.60	10,281.34	
VI	Allocated share of FMI	130.93	341.59	261.98	204.77	204.87	140.66	140.33	100.77	100.82	
VII	Allocated share of FME	1,579.95	2,882.18	2,423.19	2,456.23	2,477.23	2,882.18	2,877.50	2,729.66	2,769.44	
VIII	FME Less FMI	1,449.02	2,540.59	2,161.21	2,251.46	2,272.36	2,741.53	2,537.25	2,628.79	2,668.62	
IX	Surplus / deficit	804.93	3,290.62	5,277.46	5,877.78	8,414.70	2,948.28	4,544.06	6,979.71	7,512.73	
X	Capital Employed for the activity	4,621.50	7,270.38	10,564.34	11,379.96	13,180.30	6,997.68	10,172.66	10,967.72	12,726.76	
	RoCE Maximum permissible Amt	739.44	1,163.26	1,690.29	1,820.79	2,110.45	1,119.81	1,627.61	1,763.24	2,036.12	
XI	Capacity Utilization	100%	100%	100%	100%	100%					
XII	RoCE adjusted for Capacity utilization	739.44	1,163.26	1,690.29	1,820.79	2,110.45	1,119.81	1,627.61	1,763.24	2,036.12	
XIII	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	86.49	2,136.66	3,667.16	4,566.96	6,304.16	1,828.67	3,016.45	4,226.47	5,576.80	
XIV	Past period surplus considered for adjustment							3046.46			
	Past period surplus set off in five years							609.09	609.09	609.09	
XV	Net Surplus / (Deficit) after adjustment of past surplus						1,828.67	3,625.54	4,835.56	6,185.69	
XVI	Net Surplus / Deficit as a % of Operating Income(XIV/ In %)	1.03%	14.67%	22.73%	27.66%	31.92%	13%	23.0%	27.4%	31.3%	
XVII	Average net surplus/ deficit as % of operating income							27.6%			

## Annex - I (d)

**NEW MANGALORE PORT TRUST**  
**Cost Statement for Vessel Related Activity**

₹ In lakhs

S. No.	Particulars	Actuals	Estimates furnished by NMPT at existing tariff				Estimates of NMPT modified by TAMP			
		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	
I	<b>Operating Income</b>									
i	Port dues	1,261.59	1,342.53	1,423.90	1,594.34	1,358.87	1,440.97	1,613.51	1,821.12	
ii	Berth Hire	1,315.59	1,315.59	1,402.31	1,568.70	1,331.25	1,418.66	1,587.06	1,793.18	
iii	Pilotage & Towage	3,534.41	3,737.60	4,005.16	4,475.98	3,780.99	4,050.48	4,526.88	5,105.69	
iv	Others	146.19	155.29	168.22	187.61	155.29	169.22	187.61	210.80	
	Additional vessel related income from BOT operator UPCL not captured by NMPT and the effect of reduction in vessel related income due to lower volume of iron ore vessel					233.45	803.71	825.78	869.80	
	<b>Total</b>	<b>6,267.78</b>	<b>6,661.01</b>	<b>6,999.59</b>	<b>7,826.63</b>	<b>6,859.85</b>	<b>7,882.06</b>	<b>8,740.84</b>	<b>9,805.59</b>	
II	<b>Operating Expenses</b>									
i	Port conservancy	4,594.90	5,832.80	5,089.50	5,300.00	4,870.59	5,162.83	5,472.60	5,800.96	
ii	Berthing & Mooring	2,173.24	1,778.20	1,999.99	2,261.21	2,303.63	2,441.85	2,588.36	2,743.67	
iii	Pilotage & Towage	283.82	293.15	331.23	376.48	300.85	318.90	338.03	358.32	
iv	Administration & General expenses	99.46	99.09	99.83	99.46	105.43	111.75	118.48	125.57	
v	Others	60.74	53.84	60.83	69.26	64.38	68.25	72.34	76.68	
	Impact of wage revision due from 1.1.2012 (separately furnished by NMPT)					-	226.01	239.57	253.94	
	<b>Total</b>	<b>7,212.16</b>	<b>7,856.28</b>	<b>7,581.38</b>	<b>8,106.41</b>	<b>7,644.89</b>	<b>8,329.69</b>	<b>8,829.36</b>	<b>9,359.13</b>	
III	Depreciation	669.37	684.72	682.67	540.47	584.72	682.67	540.47	540.50	
	Depreciation (MGA apportioned)									
IV	Allocated share of Mg & GI exps	3,807.19	3,415.65	3,247.04	3,387.85	3,187.62	3,741.23	3,991.21	4,256.35	
V	<b>Operating Surplus/ Deficit</b>	<b>(4,630.94)</b>	<b>(6,605.64)</b>	<b>(4,511.60)</b>	<b>(4,208.18)</b>	<b>(4,867.38)</b>	<b>(4,871.44)</b>	<b>(4,620.21)</b>	<b>(4,350.39)</b>	
	(I) - (II) - (III) - (IV)									
VI	Allocated share of FMI	680.39	184.12	303.96	165.58	75.81	162.82	81.48	81.90	
VII	Allocated share of FME	1,624.07	1,302.42	1,160.71	1,160.72	1,302.42	1,282.57	1,289.88	1,297.63	
VIII	FME Less FMI	943.68	1,118.31	856.76	995.14	1,226.61	1,119.75	1,208.40	1,215.72	
IX	<b>Surplus / Deficit (V) + (VIII)</b>	<b>(6,574.62)</b>	<b>(6,723.94)</b>	<b>(5,368.26)</b>	<b>(6,203.24)</b>	<b>(6,083.99)</b>	<b>(6,991.19)</b>	<b>(5,828.60)</b>	<b>(5,566.11)</b>	
X	Capital Employed for the activity	22,418.61	22,267.52	21,550.03	20,991.64	21,432.02	20,750.91	20,212.79	19,674.90	
	Business Assets					21,209.12	20,536.65	20,007.17	19,477.07	
	Business Related Assets					222.90	214.26	205.62	197.83	
XI	RoCE Amount	3,563.39	3,540.33	3,426.31	3,337.72	3,411.74	3,303.43	3,218.01	3,132.55	
	Business Assets (excluding escrow funded)					3,393.46	3,285.86	3,201.15	3,116.33	
	Business Related Assets					16.28	17.57	16.86	16.22	
XII	Capacity Utilization	100%	100%	100%	100%		100%	100%	200%	
XIII	ReCE adjusted for Capacity utilization	3,563.39	3,540.33	3,426.31	3,337.72	3,411.74	3,303.43	3,218.01	3,132.55	
XIV	<b>Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)</b>	<b>(9,138.01)</b>	<b>(10,264.28)</b>	<b>(8,794.57)</b>	<b>(8,540.97)</b>	<b>(9,495.73)</b>	<b>(9,294.62)</b>	<b>(9,046.61)</b>	<b>(8,698.66)</b>	
	Past period surplus considered for adjustment							1437.36		
	Past period surplus set off in five years						287.47	287.47	287.47	
	<b>Net Surplus / (Deficit) after adjustment of past surplus</b>					<b>(9,495.73)</b>	<b>(9,007.15)</b>	<b>(8,759.14)</b>	<b>(8,411.19)</b>	
XV	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income</b>	<b>-146%</b>	<b>-157%</b>	<b>126%</b>	<b>109%</b>	<b>-138%</b>	<b>-114%</b>	<b>100%</b>	<b>86%</b>	
XVI	<b>Average net surplus/ deficit as % of operating income</b>							<b>-99.1%</b>		

Annex - I (e)

**NEW MANGALORE PORT TRUST**  
**Cost statement for Railway activity**

₹ in lakhs

S. No.	Particulars	Actuals	Estimates furnished by NMPT at existing tariff					Estimates of NMPT modified by TAMP			
		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	
I	Operating Income										
	Terminal charges (Marshalling Yard)	316.31	332.13	348.73	465.17	384.48	368.57	458.06	475.50	493.81	
	Total	316.31	332.13	348.73	366.17	364.48	368.57	458.06	475.50	493.81	
II	Direct Operating Expenses										
i	Salaries & Wages	24.27	25.48	26.76	28.10	29.50	25.73		28.91	30.64	
ii	General Expenses	49.14	64.56	50.06	54.49	50.81	52.09		58.53	62.04	
	Impact of wage revision due from 1.1.2012 (separately furnished by NMPT)						-		-	-	
	Total	73.41	90.04	78.82	62.59	80.31	77.81	82.48	87.43	92.68	
III	Depreciation	36.91	39.48	38.66	38.67	46.99	39.48	38.66	38.67	46.99	
	Depreciation (MGA apportioned)						-	-	-	-	
IV	Allocated share of M & GI, exps	30.60	39.13	32.90	34.52	33.36	32.44	37.91	40.66	40.18	
V	Operating Surplus/ Deficit	175.39	163.47	200.35	210.40	223.82	218.84	299.81	308.73	313.96	
	(I) - (II) - (III) - (IV)										
VI	Allocated share of FMI	3.40	1.71	1.56	1.43	1.34	0.70	0.84	0.70	0.66	
VII	Allocated share of FME	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
VIII	FME Less FMI	(3.40)	(1.71)	(1.56)	(1.43)	(1.34)	(0.70)	(0.84)	(0.70)	(0.66)	
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	176.78	165.18	201.91	211.83	225.15	219.54	299.84	309.44	314.62	
X	Capital Employed for the activity	2,056.20	2,144.26	2,102.80	2,062.43	2,527.74	2,063.81	2,024.83	1,985.92	418.71	
	Business Assets						2,063.81	2,024.83	1,985.92	2,438.73	
	Business Related Assets										
XI	ROCF	328.99	343.08	336.45	329.99	404.44	330.21	323.97	317.75	390.20	
	Business Assets						330.21	323.97	317.75	390.20	
	Business Related Assets						-	-	-	-	
XII	Capacity Utilization	100%	100%	100%	100%	100%					
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	328.99	343.08	336.45	329.99	404.44	330.21	323.97	317.75	390.20	
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	-150.21	-177.90	-134.54	-118.16	-179.29	(110.67)	(24.13)	(8.31)	(75.58)	
	Past period surplus considered for adjustment							77.83			
	Past period surplus set off in five years							15.53	15.53	15.53	
	Net Surplus / (Deficit) after adjustment of past surplus						(110.67)	(8.60)	7.22	(60.05)	
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income	-47.49%	-53.56%	-38.58%	-32.27%	46.63%	30.03%	-5.27%	-1.75%	-15.31%	
XVI	Average net surplus/ deficit as % of operating income								-4.3%		

**Annex - I (f)**

**NEW MANGALORE PORT TRUST**  
**Cost statement for Estate activity**

S. No.	Particulars	Actuals	Estimates furnished by NMPT at existing tariff				Estimates of NMPT modified by TAMP			
		2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
I	Operating Income									
i	Rent from land	3,465.62	3,534.93	3,605.63	3,677.74	3,751.29	3,881.99	3,952.69	4,024.80	4,098.35
ii	Others	155.50	158.61	161.78	165.02	168.32	158.61	161.78	165.02	168.32
	Total	3,621.12	3,693.54	3,767.41	3,842.76	3,919.61	4,040.60	4,114.47	4,189.82	4,266.67
II	Direct Expenses									
i	Estate Mtc	243.90	544.22	255.02	270.99	273.06	258.53	274.05	290.49	307.92
ii	Acrr & Gen Exps	26.48	29.13	32.04	35.24	38.77	28.07	29.75	31.54	33.43
	Impact of wage revision due from 1.1.2012 (separately furnished by NMPT)									
	Total	270.38	573.35	287.06	306.23	311.83	286.60	303.80	322.03	341.35
III	Depreciation	299.16	377.27	310.33	320.33	345.32	377.27	310.33	320.33	345.32
IV	Allocated share of M & GA expe	112.77	249.31	122.95	127.98	129.53	119.53	141.66	150.77	156.01
V	Operating Surplus/ Deficit (I) - (II) - (III) - (IV)	2,838.81	2,493.61	3,047.08	3,088.22	3,132.94	3,257.19	3,353.50	3,391.19	3,418.17
VI	Allocated share of FMI	12.51	10.88	5.83	5.31	5.18	4.48	3.12	2.61	2.55
VII	Allocated share of FME	37.25	30.15	26.62	26.62	26.82	30.15	29.42	29.58	29.76
VIII	FME Less FMI (VI) - (VII)	24.74	19.28	20.79	21.31	21.44	25.66	26.30	26.97	27.21
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	2,914.07	2,474.34	3,026.20	3,066.91	3,111.50	3,231.53	3,327.21	3,364.23	3,390.98
X	Capital Employed for the activity	11,421.00	12,442.64	12,112.87	12,298.21	12,951.26	11,975.98	11,663.70	11,841.91	12,495.16
	Business Assets						11,869.57	11,560.36	11,741.70	12,398.77
	Business Related Assets						106.41	103.32	100.21	96.39
XI	RoCE	1,818.36	1,980.13	1,927.59	1,957.51	2,062.03	1,907.86	1,858.13	1,886.89	1,991.71
	Business Assets						1,899.13	1,849.86	1,878.67	1,983.80
	Business Related Assets						8.73	8.47	8.22	7.90
XII	Capacity Utilization	100%	100%	100%	100%	100%				
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	1,818.36	1,980.13	1,927.59	1,957.51	2,062.03	1,907.86	1,858.13	1,886.89	1,991.71
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	1,097.72	494.22	1,098.69	1,109.40	1,049.47	1,323.67	1,469.07	1,477.34	1,399.25
	Past period surplus considered for adjustment									
	Past period surplus set off in five years									
	Net Surplus / (Deficit) after adjustment of past surplus							136.74	136.74	136.74
XV	Net Surplus / (Deficit) as % of operating income	30.31%	13.38%	29.16%	28.67%	26.77%	1,323.67	1,605.81	1,614.08	1,535.99
XVI	Average net surplus/ deficit as % of operating income						32.76%	39.03%	38.52%	36.00%

## Annex - II

**NEW MANGALORE PORT TRUST****SCALE OF RATES****CHAPTER - I****Definitions and General Terms and Conditions****1.1 . Definitions – General**

in this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). "Coastal Vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (ii). "Foreign - going vessel" shall mean any vessel other than coastal vessel.

**1.2. General Terms & Conditions**

- (i). The status of a vessel as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levy of vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii).
  - (a). Vessel related charges shall be levied on ship owners/steamer agents. Wherever rates have been denominated in US dollar terms the charges shall be recovered in Indian Rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian Rupees at the Market Buying Rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its associates or any other Public Sector Banks as may be specified from time to time. The date of entry of the vessel into the Port Limits shall be reckoned with as the day for such conversion.
  - (b). Container related charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent Indian Rupees. For this purpose, the Market Buying Rate prevalent on the date of entry of the vessel in case of import containers and on the date of arrival of containers in the Port premises in the case of export containers shall be reckoned as the day for such conversion of dollar denominated charges.
- (iii). A regular review of exchange rate shall be made once in thirty days from the date of arrival of the vessel in cases of vessels staying in the Port for more than thirty days. In such cases, the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of the review.
- (iv).
  - (a). A foreign going vessel of India flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
  - (b). A foreign going vessel of Foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
  - (c). In cases of such conversion, coastal rate shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
  - (d). In cases of such conversion, coastal rate shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge Ports.

- (e). For dedicated Indian Coastal vessels having a Coastal Licence from Director General of Shipping, no other documents will be required to be entitled to coastal rates.
- (v). (a). The vessel related charges for all Coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
- (b). The cargo/container related charges for all coastal cargo/containers, other than thermal coal, POL including Crude Oil, iron ore and iron pellets, should not exceed 60% of the normal cargo/container related charges.
- (c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
- (d). In case of container related charges, the concession will be applicable on all the relevant charges for ship-shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.
- (e). Cargo/container from a foreign port which reaches an Indian Port "A" for subsequent transshipment to India Port "B" will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo/containers from/to Indian ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (f). The charges for coastal cargo/containers/vessels shall be denominated and collected in Indian Rupee.
- (vi). Interest on delayed payments/refunds:
  - (a). The User shall pay interest at the rate of 16.75% per annum, on the delayed payments of any charge under the Scale of Rates.
  - (b). Likewise, the Port Trust shall pay penal interest at the rate of 16.75% per annum on delayed refunds.
  - (c). The delay in refunds will be counted beyond twenty days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the User whichever is later.
  - (d). Delay in payments by user will be counted only 10 days after the date of raising the bills by NMPT. This provision will, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services/use of port properties as stipulated in the MPT Act 1963 and/or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in the Scale of Rates.
- (vii). No refund shall be made unless the amount refundable is ₹100/- or less. Likewise, NMPT will not raise any supplementary or under charge bills, if the amount due to Port is ₹100/- or less.
- (viii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupees in each category.
- (ix). (a). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The NMPT may, if they so desire, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
- (b). The Port may also, if they so desire rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the Users in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.



- (c). The Ports should notify the public such lower rates and/or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (x). Users shall not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the NMPT.

## **CHAPTER - II**

### **VESSEL RELATED CHARGES**

#### **2.1 . PORT DUES**

Vessels chargeable (Sea going vessels of 15 tonnes and above)	Rate per GRT		Frequency of payment in respect of the same vessel	
	Foreign-going Vessels (in US\$)	Coastal vessels (In ₹)	Foreign-going vessels (in US \$)	Coastal vessels (In ₹)
Ships/Steamers	0.143	2.32	Each entry	Each entry
Tugs Launches Barges, etc. not included above	0.040	1.07	Each entry	Each entry

#### **Notes:**

1. "Ship" means a vessel propelled solely by wind power and "Steamer" means any vessel other than a ship. In respect of sailing vessels fitted with auxiliary engines charges shall be levied at the rate applicable to ships.
2. A vessel entering the port in ballast and not carrying passengers shall be charged with only 75% of the port dues with which she would otherwise be chargeable.
3. A vessel entering the port but not discharging or taking in any cargo or passenger (with the exception of such un-shipment and reshipment as may be necessary for the purpose of repairs) shall be charged with only 50% of the port dues with which she would otherwise be chargeable.
4. A LASH vessel making a 'second call' to pick up empty and/or laden fleeting LASH barges shall be treated as a vessel entering the Port but not discharging or taking any cargo or passengers therein, as described in Section 50B of the Major Port Trusts Act, and shall not be charged any Port Dues.
5. No Port dues shall be levied in respect of:
  - (i). any pleasure yacht, or,
  - (ii). any vessel which having left the port is compelled to re-enter it by stress of weather = or in consequence of having sustained any damage.
6. For oil tankers with segregated ballast the reduced gross tonnage that is indicated in the remarks column of its International Tonnage Certificate will be taken to be its gross tonnage for the purpose of levying port dues.

**2.2 . PILOTAGE**

Classification of the vessels	Rate per GRT	
	Foreign-going vessels (In US \$)	Coastal vessels (In ₹)
(i). For Pilotage both inward and outward		
(a). Upto 30,000 GRT	0.320 subject to a minimum of US\$ 960	8.55 subject to minimum of ₹25,661.00
(b). 30,001 to 60,000 GRT	US \$ 9600 + US \$ 0.256 per GRT over 30,000 GRT	₹2,56,608 + ₹6.84 per GRT over 30,000 GRT
(c). 60,001 GRT and above	US \$ 17280 + 0.224 per GRT over 60,000 GRT	₹4,61,894 + ₹5.99 per GRT over 60,000 GRT
	Rate per vessel	
(ii). (a). Barges, Tugs, Launches, etc., not specified above and sailing vessels [with/without auxiliary engines] and fishing vessels upto GRT 199	US \$ 71.34 per vessel	₹1907.00 per vessel
(b). 200 GRT and above	US \$ 107.00 per vessel	₹2860.00 per vessel

**Notes:**

- Pilotage-cum-towage fee will be composite fee and shall include one inward and one outward movement with services of Port's Pilot for to and fro pilotage and towage with required number of tugs/launches of adequate capacity and shifting/s of vessels for 'Port convenience' and supply of mooring boats.
- No charges for shifting shall be levied for shifting of a vessel for Port convenience.
  - "Port convenience" is defined to mean the following:
    - If a working cargo vessel at berth or any vessel at mooring is shifted/unberthed for undertaking dredging work/ hydrographic survey work or for allotting a berth for the dredger or for attending to repairs to berths, maintenance and such other similar works whereby shifting/pilotage is necessitated, such shifting/pilotage shall be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE". The shifting/ pilotage made to reposition such shifted vessel shall also be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE"
    - For shifting/pilotage of any vessel for the convenience of/benefit of another vessel, the vessel benefited is liable to pay the shifting/pilotage charges for shifting and re-positioning of the vessel shifted.
- Shifting at the request of the vessels will attract separate shifting charges as prescribed below:

**Shifting charges:**

Classification of vessels	Rate per GRT	
	Foreign going vessel (In US \$)	Coastal vessel (In ₹)
(i). (a). Upto 30,000 GRT	0.08 subject to a minimum of US \$ 240	2.14 subject to a minimum of ₹6415.20
(b). 30,001 to 60,000 GRT	US \$ 2400 + US \$ 0.064 per GRT over 30,000 GRT	₹64152 + ₹1.71 per GRT over 30,000 GRT
(c). 60,001 GRT and above	US \$ 4320 + 0.056 per GRT over 60,000 GRT	₹115474 + ₹1.50 per GRT over 60,000 GRT

	Rate per vessel	
	US \$	₹
(ii). (a). Barges, Tugs, Launches, etc., not specified above and sailing vessels [with/without auxiliary engines] and fishing vessels upto GRT 199	US \$ 17.84 per vessel	₹477.00 per vessel
(b). 200 GRT and above	US \$ 26.75 per vessel	₹715.00 per vessel

(ii). When tugs are not used for shifting, 50% concession shall be given on shifting charges.

4. The shifting charges prescribed above are for the movement of vessels within the dock basin movement from/to anchorage outside the dock basin qualifies for a second set of pilotage fee.
5. If the status of the vessel is changed during its stay in the Port, from foreign run to coastal run or vice versa, then the consolidated pilotage should be divided into two equal halves (i.e. one for inward and other for outward pilotage) which should be charged according to the status of the vessel prevailing at the time of taking place of relevant movement.
6. Where a movement of a vessel is aborted or had to be changed due to reasons like tug failure, insufficiency of length, lack of proper fenders, etc. for which the vessel is not at fault, no charge shall be levied for the unsuccessful operation involved till she occupies allotted berth.
7. For piloting a vessel on COLD MOVE as certified by the Master of the vessel namely without the power of the engine of the vessel partly or fully in any operation, a surcharge of 20% shall be levied over the rates payable as per the Schedule of pilotage charges prescribed above.
8. During the course of hot movements, if a vessel fails to offer its full power for a duration not exceeding five minutes, it shall not be considered as cold move.
9. In the event of the vessel carrying a Pilot outside the Port limits for unavoidable reasons, the Master shall be bound to leave the pilot at the next nearest port and Master, Owner or his representatives shall be responsible for the repatriation and all connected formalities thereof and also be liable to pay all expenses incurred in the matter of boarding, lodging, other reasonable expenses and repatriation of the Pilot thus over carried. In addition, compensation at the rate of ₹76.00 for coastal vessels or US\$ 2.84 for foreign going vessel per hour shall be payable by the Master of the vessel till the Pilot reports back to duty at the Port.

### 2.3 . Detention charges of the vessels:

Sl. No.	Description	Foreign going vessel (in US \$)	Coastal vessel (In ₹)
(i).	For cancellation of a requisition for the services of a Pilot with less than 2 hours notice for pilotage between 0600 hours to 1800 hours or with less than 6 hours notice for pilotage between 1800 hours and 0600 hours	75.00	2005.00
(ii).	For detention of Pilot by a Steamer for more than 30 minutes beyond the time or which the requisition was made		
	(a). For 1st hour or part thereof	37.50	1002.00
	(b). For every subsequent hour or part thereof.	31.25	835.00

#### Note:

In case where a Pilot boards a Steamer but has to return on being informed that this services are not required, cancellation charges specified in sub-item (i) above shall be levied. If a Pilot is made to wait for more than 30 minutes after boarding the vessel before being informed that his services are not required, charges specified in sub-item (ii) above shall be levied in addition to cancellation charges.

**2.4 . Berth Hire charges:****2.4.1. Berth Hire charges for occupation of berths where wharf cranes are not installed**

Classification of the Vessel	Rate per hour or part thereof per GRT	
	Foreign going vessel (in US \$/cents)	Coastal Vessel (in ₹)
<b>Vessel other than oil tanker</b>		
All vessels irrespective of GRT	0.17 cents subject to a minimum of US \$ 6	0.045 subject to a minimum of ₹160.40

**2.4.2. Oil Tankers and Other vessels**

Classification of the Vessel	Rate per hour or part thereof per GRT	
	Foreign going vessel (in US \$/cents)	Coastal Vessel (in ₹)
(i). Tankers / Oil tankers	0.25 cents subject to a minimum of US \$ 4.95	0.067 subject to a minimum of ₹132.30
(ii). Sailing vessels, Barges, Tugs (Vessels other than steamer and Tankers)	US \$ 3.096 Per vessel / hour	82.75 Per vessel/hour
(iii). Fishing vessels/ trawlers	US \$ 0 495 Per vessel / hour	13 25 Per vessel / hour
(iv). Wooden rowing boat with or without auxiliary engines	US \$ 0 24 Per vessel / hour	6 50 Per vessel / hour
(v). Double banking	Whenever a vessel is double banked with other vessel occupying a berth, it will be charged 50% of the berth hire specified above.	

**(vi). Mother Ships:**

- (a). If the mother ships are berthed alongside a Wharf, all the charges as applicable to other Merchant vessels shall be recoverable.
- (b). If anchored at outer anchorage, there will be no pilotage fees, berth hire, mooring charges and tug hire charges
- (c). If anchored at inner anchorage, all applicable vessel related charges excluding berth hire shall be recovered.

**(vii). Lash Barges:**

- (a). The berth hire charges shall be levied at the rate of ₹12.05 per barge per hour or part thereof for coastal vessel or US \$ 0.45 per barge per hour or part thereof for foreign going during the process of loading and unloading of cargo.
- (b). When the barges wait at the safe fleeting area, they shall be charged at ₹4.00 per barge per hour or part thereof for coastal vessel or US \$ 0.15 per barge per hour or part thereof for a foreign going vessel.
- (c). The charges for towing of barge shall be according to the rate prescribed for tugs or launches, as the case may be.

**Notes:**

1. Berth hire shall be levied per hour from the time of completion of mooring of a vessel in a berth or when its anchoring is completed, which ever is later.

2. (i). Berth hire shall stop 4 hours after the time of the vessel signaling its readiness to sail. A penal berth hire equal to berth hire charges for one day's berth hire charge (i.e. 24 hours) shall be levied for a false signal.

"False signal" would be when a ship signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessel. This excludes the signaling readiness when a ship is not able to sail due to unfavourable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions."

- (ii). The time limit prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favourable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.
3. A vessel which owing to an impending cyclone, elects to stay in the Port after being duly warned by the Port authorities, shall be charged at the specified rates for the period covered by warning and commencing in the case of a vessel which has not completed its loading or unloading at the time of warning, from the day after the loading or unloading has been completed.
4. The vessel for whose convenience an adjacent berth(s) is (are) kept vacant due to the nature of cargo to be handled at that particular berth shall be charged berth hire charges applicable to the berths kept vacant in addition to berth hire charge for the berth occupied by the vessel.
5. Penal charges for unauthorised occupation of berths; without prejudice to any other course of action in accordance with the relevant provisions of law, rules and regulations, berth hire charges for the unauthorised occupation of a berth in the Port shall be levied at the following rates after giving 8 hours advance intimation or notice in writing to the agents / owner of the vessels concerned:

(i).	Upto 3 days or part thereof	:	At three times the rate of berth hire charges
(ii).	Above 3 and upto 6 days	:	At four times the rate of berth hire charges
(iii).	Above 6 and upto 9 days	:	At five times the rate of berth hire charges
(iv).	Above 9 days and so on for subsequent days	:	At six times the rates of berth hire charges and so on

6. No berth hire shall be levied for the period when the vessels idle at its berths due to break down of Port equipments or power failure or any other reasons attributable to the Port.

7. **Priority Berthing or Ousting priority**

- (i). For providing priority berthing to any vessel, a fee equivalent to berth hire charges for single day (24 hours) or 75% of the berth hire charges calculated for a total period of actual stay of the vessel at the berth, whichever is higher, shall be charged.
- (ii). For providing ousting priority berthing to any vessel, a fee equivalent to berth hire charges for single day (24 hours) or 100% of the berth hire charges calculated for a total period of actual stay of the vessel at the berth, whichever is higher, shall be charged.
- (iii). The fee for according 'priority' /ousting as indicated above shall be charged from all vessels, except the following categories:
- Vessels carrying cargo on account of the Ministry of Defence
  - Defence vessels coming on goodwill visits
  - Vessels hired for the purpose of Antarctica expedition by the Department of Ocean Development
  - Any other vessel for which special exemption has been granted by the Ministry of Shipping

**8. Berth Reservation**

- (i). A Shipping line requiring advance reservation for a container ship should give its scheduled arrival of ships at least 3 months in advance. In the case of other vessels, a minimum notice of 1 month should be given. The shipping line should also intimate the expected stay of the ship at the berth at the time of asking for berth reservation.
- (ii). A berth reservation equal to berth hire charges for single day (24 hours) or 25% of the berth hire for the expected stay of the ship at the berth, whichever is higher, will be charged.
- (iii). If the shipping line does not bring the ship at the pre-reserved time, then the berth reservation fee paid in advance will be forfeited.
- (iv). Liner ships should arrive within 6 hours of the commencement of the time reserved for the berths and non-liner ships should arrive within 24 hours of the time indicated for arrival of the ship.

**CHAPTER - III****SCHEDULE OF WHARFAGE CHARGES**

The rates to be paid for the use of wharves, jetties and landing places (hereinafter referred to as Wharfage dues) on goods landed at or shipped from the Port of New Mangalore shall be as specified below:-

**3.1 . Break-Bulk Cargo:**

Sl. No.	Description of Cargo Break Bulk Cargo	Advalorem Rate	
		Foreign Rate	Coastal Rate
1.	Spices (cardamom, ginger, turmeric coriander seed, pepper, chillies etc.	0.015%	0.009%
2.	Fish dried, fresh, salted preserved or frozen prawns, frog legs and lobsters preserved or frozen	0.059%	0.036%
3.	Yarn, cotton and wool raw, waste or manufactured staple fibre	0.059%	0.036%
4.	Arecanuts, beedi leaves and beedies, coffee instant coffee essence or powder mangnaste illuminates monazite bauxite rutile sand sandal wood logs, and product, Tea, Coffee/ Coffee husk, tobacco	0.074%	0.044%
5.	Asphalt, Bitumen	0.237%	0.142%
6.	Any other non-bulk items	0.296%	0.178%

**Note:**

Advalorem rates shall be based on FOB value for exports CIF value for imports and the value as given in coastal bill of lading for coastal cargo.

**3.2 . Bulk Cargo:**

Sl. No.	Cargo	Unit	Foreign (in ₹)	Coastal (in ₹)
1.	<b>(a). Finished Fertilizers</b>			
	MOP, Urea, DAP, NPK, CAN Ammonia Sulphate and any other Finished fertilizer	MT	25.90	15.54
	<b>(b). Fertilizer Raw Materials</b>			
	Sulphate/ Rock phosphate	MT	29.60	17.76
2.	<b>Food Grains and Food Products</b>			
	(a). Rice, Wheat, Maize, Pulses (bags/bulk)	MT	29.60	17.76
	(b). Sugar, Sugarcandy or Cube	MT	29.60	17.76

Sl. No.	Cargo	Unit	Foreign (In ₹)	Coastal (In ₹)
<b>3.</b>	<b>P.O.L.</b>			
	(a). Motor spirit	MT	51.80	51.80
	(b). Superior Kerosene Oil	MT	51.80	51.80
	(c). Diesel Oil	MT	51.80	51.80
	(d). Crude Oil	MT	51.80	51.80
	(e). Naphtha	MT	51.80	51.80
	(f). Furnace Oil	MT	51.80	51.80
	(g). Grease	MT	48.10	48.10
	(h). Asphalt/ coaltar/ bitumen	MT	48.10	48.10
	(i). Others	MT	51.80	51.80
<b>4.</b>	<b>Other Chemicals</b>			
	(a). Ammonia Liquid or Gas	MT	51.80	31.08
	(b). Phosphoric Acid and Styrene Monomer	MT	44.40	26.64
	(c). Sulphuric Acid	MT	44.40	26.64
	(d). Orthoxyence	MT	44.40	26.64
	(e). Ethylene Dichloride (E.D.C.)	MT	44.40	26.64
	(f). Cyclohexanone	MT	44.40	26.64
	(g). Cumene	MT	44.40	26.64
	(h). Methanol	MT	44.40	26.64
	(i). Phenol	MT	44.40	26.64
	(j). Caustic Soda Dye	MT	44.40	26.64
	(k). Acids/ Chemicals of all kinds in crystals liquids not specified above	MT	44.40	26.64
<b>5.</b>	<b>Edible Oil &amp; Other Liquids</b>			
	(a). Palm oil, vegetable oil etc.	MT	37.00	22.20
	(b). Oil seeds	MT	37.00	22.20
	(c). Molasses	MT	37.00	22.20
<b>6.</b>	<b>Iron &amp; Steel Materials</b>			
	(a). Iron and Steel Plates, Pipes, tubes, steel wire coils (irrespective of the weight of individual piece)	MT	37.00	22.20
	(b). Iron and steel scraps and drops	MT	29.60	17.76
	(c). Pig iron/ Sponge iron	MT	37.00	22.20
	(d). Plant and Machinery	MT	96.20	57.72
<b>7.</b>	<b>Granite in any form</b>	MT	33.30	19.98
<b>8.</b>	<b>Ores/ Metals</b>			
	(a). Manganese ore	MT	22.20	13.32
	(b). Perlite ore	MT	22.20	13.32
	(c). Chromate ore	MT	22.20	13.32
	(d). Bentonate & ballclay sand/ clay of any Class	MT	14.80	8.88
	(e). Rock sand	MT	20.00	12.00
	(f). Zinc concentrate	MT	77.70	46.62
	(g). Copper concentrate	MT	29.60	17.76
	(h). Copper cathode	MT	92.50	55.50
	(i). Copper wire, rods, cables, bars blocks	MT	74.00	44.40
	(j). Limestone	MT	25.90	15.54
	(k). Aluminium and Tin	MT	81.40	48.84
	(l). Iron ore other than KIOCL	MT	25.90	25.90
	(m). Any other ore in bulk	MT	25.90	15.54
	(n). Slag	MT	25.00	15.00
<b>9.</b>	<b>Gas</b>			
	LPG/LNG or any gas in any other form	MT	133.20	79.92
<b>10.</b>	<b>Timber &amp; Allied Products</b>			
	(a). Timber of all kinds of logs including plywood	CBM	37.00	22.20
	(b). Wood pulp and wood chips	MT	29.60	17.76
	(c). Papers of all kinds including waste papers	MT	37.00	22.20

Sl. No.	Cargo	Unit	Foreign (in ₹)	Coastal (in ₹)
11.	<b>Coal and Coke in bulk</b>			
	(a) Thermal Coal	MT	18.50	18.50
	(b) Coal (other than Thermal Coal) and coke	MT	18.50	11.10
12.	<b>Cement</b>			
	(a). upto 3.00 lakh tones per annum	MT	44.40	26.64
	(b). Above 3.00 lakhs tones and upto 4.00 lakhs Tones per annum	MT	37.00	22.20
	(c). Above 4.00 lakh tones per annum	MT	29.60	17.76
13.	<b>Gypsum/ Clinker</b>	MT	22.20	13.32
14.	<b>Others</b>			
	(a). Raw cashew nuts	MT	25 90	15.54
	(b). Cashew kernels	MT	40 70	24.42
	(c). Cashew shell liquid	MT	29 60	17.76
	(d). Coir and coir products	MT	40 70	24.42
	(e). Ferro silicon	MT	29.60	17.76
	(f). Defence stores equipments	MT	96.20	57.72
	(g). Oil cakes and fodder of all kinds	MT	22.20	13.32
	(h). Unaccompanied personal effects	MT	74.00	44.40
	(i). Baggages accompanying passengers or Seamen free and personnel baggages, Horses and carriages/ accompanying Military personnel moving on duty Embarking from vessels and the Animal meats for providing food for them.		Free	Free
	(j) Mill Scale	MT	35.00	21.00
15.	Salt	MT	22.20	13.32
16.	Rice Bran	MT	22.20	13.32
17.	Taproca chips, flour starch, waste & tamarind Seed powder in bags	MT	37.00	22.20
18.	Onion	MT	22.20	13.32
19.	Unenumerated goods other than the above specified	MT	48.10	28.86

M.T = Metric Tonne

CBM = Cubic metre

**Notes:**

1. No export cargo shall be admitted into the Port premises without the permission in writing of the authorized official of the Port. Normally export cargo for a vessel shall be admitted only after the vessel is opened for export.
2. Wharfage shall be in addition to any charges towards rent for storage of goods in the quays, warehouses, transit sheds or landing places of the Port of New Mangalore.
3. Request for amendment in import / export applications or documents shall be accompanied by a fee of ₹10/- which shall not be refunded.
4. The cargo/container related charges for all coastal cargo/containers, other than thermal coal, POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets, should not exceed 60% of the corresponding charges for normal cargo/container related charges.
5. **Method of calculating wharfage:**
  - (i). All goods intended for shipment shall be assessed on export application and wharfage shall be paid before the goods are shipped.
  - (ii). All goods landed within the limits of the Port of New Mangalore shall be assessed on import application and the wharfage shall be paid before the goods are delivered.



- (iii). The wharfage dues shall be calculated on the manifested tonnage of the vessel's cargo in the case of imports, iron and steel scrap, ores and other goods in bulk.
- (iv). In the case of cargo other than that mentioned in sub-rule (iii), the wharfage shall be calculated in accordance with the unit specified against each item of the goods in the Schedule of Wharfage given above.
- (v). The wharfage dues shall be calculated on the total tonnage of each item of goods. For this purpose, the gross and not the net tonnage of each package as specified in the relative invoice or other shipping document shall be taken, subject to fresh check by the Port if the circumstances so require. In the absence of these documents or in the absence of the specification of gross tonnage therein the tonnage arrived at by actual test-check shall be taken as gross tonnage.
- (vi). For the purpose of calculating the dues in the Scale of Rates –
  - (a). One unit by weight means 1 tonne (1000 kilograms)
  - (b). One unit by measurement means 1 cubic meter
  - (c). One unit by liquid measurement (capacity) means 1000 liters
- (vii). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of an individual item, fractions upto and including 0.50 shall be reckoned as 0.50 and fractions over 0.50 shall be reckoned as one unit.
- (viii). Assessment on packages containing articles of a miscellaneous character shall be levied based on the rate applicable for individual cargo items.
- (ix). Where marks are indistinguishable and the cargo is landed in bulk or under such conditions that the tonnage is not readily ascertainable in that case;
  - (a). if the cargo is landed at the Wharf, the tonnage shall be ascertained by taking the actual measurement and converting it at one cubic meter to a tonne,
  - (b). if the cargo is conveyed by craft from a vessel at the outer roads, the licenced carrying capacity of the craft shall be taken as the tonnage.
- (x). Before classifying any cargo as 'unenumerated goods' the relevant Customs classification shall be referred to find out whether the cargo can be classified under any of the specific categories mentioned in the Schedule given above.

#### 6. **Refund:**

No refund of dues shall be made in respect of goods lost over board or jetties within the limits of the Port. However, in the case of goods thrown over board or jettisoned but not salvaged, refund of wharfage will be considered on production of a certificate from the authorized official of the Port Trust, justifying the circumstances under which the goods were jettisoned or thrown over board. In case the goods are salvaged and landed within the port limits, the wharfage dues would be charged on a pro-rata basis.

#### 7. **Porterage (Handling of Cargo) at wharf or jetties**

- (i). The Port shall not assume custody of any export cargo and handle the same at the wharf or jetties.
- (ii). The Port may assume custody at shore and convey to transit space and sort for delivery all import general cargo and other cargo for which overside delivery direct from ships is permitted in special case by the Port and the Customs except the bulk cargo and for this service in addition to wharfage, the following charges shall be levied namely.
  - (a). Actual labour charges incurred by the Port plus 20% overhead.

- (b) Crane hire charges as per rates prescribed in the Scale of Rates, if Crane is provided by the Port
- (c) Fork lift hire charges as per rates prescribed in the Scale of Rates, if Forklift is provided by the Port
- (d) Overtime allowance admissible
- (iii) In case of ship to shore transfer and transfer from quay/ to storage yard operations in respect of coastal cargo eligible for concessional tariff, 60% of the rates prescribed in the above schedule will be levied.

**8. Tranship Goods**

- (i) Cargo landed on and shipped from the wharf, except as otherwise provided shall be charged full wharfage. The transshipment charges in respect of coastal cargo / vessel shall be at the concessional rate as prescribed for coastal cargo.
- (ii) Though cargo originally manifested at Port of shipment for transshipment landed on the Wharf and cargo manifested for local and subsequently amended at the Port of New Mangalore for transshipment shall be charged 85% of the applicable wharfage.
- (iii) Cargo discharged overside or shipped overside (ship to ship) shall be charged 50% of the applicable wharfage rate except in respect of food grains manifested for Indian Ports and transhipped to smaller vessels from cargo tankers or bulk carriers within the Port limits.
- (iv) Wharfage shall be levied at Re.1/- per tonne on food grains manifested for Indian Ports and transhipped into a smaller vessel from tanker or bulk carrier at the Port. This charge shall not be levied in respect of transhipped quantity landed at this Port.
- (v) In case cargo from foreign Port lands at NMPT for subsequent transshipment to an Indian Port on coastal voyages, 50% of the transshipment rate prescribed for foreign going and 50% of that prescribed for coastal leg shall be levied.

**9. Goods exempted from wharfage**

The following categories of goods shall be exempted from the wharfage charges:

- (i) Bonafide consumable/non consumable ship stores.
- (ii) Passenger and seaman's bonafide baggage and personal effects accompanying them.
- (iii) Empty gunnies and twines sent to ship to facilitate landing or loading of cargoes in bulk or for replacing wet or torn bags.
- (iv) Goods consigned to or by the New Mangalore Port Trust
- (v) Postal Mail bags.

**CHAPTER - IV****CONTAINER CHARGES****4.1 . Wharfage charges**

Sl. No.	Container Size	Rate per container			
		Empty		Loaded	
		Foreign (in ₹)	Coastal (in ₹)	Foreign (in ₹)	Coastal (in ₹)
1.	Upto 20'	44.40	26.64	222.00	133.20
2.	Above 20' and upto 40'	66.60	39.96	333.00	199.80
3.	Above 40'	88.80	53.28	444.00	266.40

**4.2 . Storage charges**

Sl. No.	Container Size	Rate per container per day or part thereof	
		Foreign(in US \$)	Coastal (in ₹)
1.	Upto 20'	0.214	9.53
2.	Above 20' and upto 40'	0.321	14.30
3.	Above 40'	0.428	19.07

**Notes:**

1. 1 day free period shall be allowed on containers whether landed/shipped either empty or stuffed
2. Free period prescribed above excludes Customs notified holidays and port's non-working days.
3. The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the date of landing of container, whichever is earlier subject to the following conditions:
  - (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time
  - (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
    - (a). the line shall resume custody of container alongwith cargo and either take back it or remove it from the Port premises; and
    - (b). the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
  - (iii). The container Agent/MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.
  - (iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the date the Custom orders for release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the Port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the date of such removal.
4. Storage charge on container shall not accrue for the period when the N.M.P.T is not in a position to deliver/ship container when requested by the user

5. If operational area is licensed on rental terms to users, storage charge on containers/demurrage on cargo stored thereat shall not be levied again.

#### 4.3 . Re-Stow charges:

Container manifested for other destination, unloaded and reloaded in the same vessel in the same voyage, the following rates will be levied:

Sl. No.	Container Size	Rate per container			
		Empty		Loaded	
		Foreign (in ₹)	Coastal (in ₹)	Foreign (in ₹)	Coastal (in ₹)
1.	Upto 20'	22.20	13.32	37.00	22.20
2.	Above 20' and upto 40'	33.30	19.98	55.50	33.30
3.	Above 40'	44.40	26.64	74.00	44.40

#### General Notes:

- Wharfage on containers is collected irrespective of the contents of the containers.
- The stuffed cargo removed from the container and cargo meant for stuffing in the container stacked in transit area other than the space allotted on lease for that purpose will be liable for demurrage as applicable to the cargo specified in Chapter V Demurrage.
  - Containerised import cargo**  
For levy of demurrage, the free days for import cargo destuffed from the container shall count from the date following the date of destuffing.
  - Containerised Export cargo**  
For levy of demurrage, the free days for export cargo shall be reckoned from the date on which cargo is admitted in the transit area and demurrage leviable, if any shall be computed from the day following the completion of free days till the cargo has been stuffed into containers.
- The applicant shall accept all risks and responsibilities for goods stored at the rental space allotted and shall make his own arrangement for security of the goods stored in such spaces. Hire charges for port equipment whenever utilised by the shipper will be charged separately according to the Scale of rates in force from time to time.

#### 4.4 . Hire charges of Spreaders for Container Handling:

Sl. No.	Description	Rate per hour or part thereof
1.	20' Spreader	111.00
2.	40' Spreader	166.50

#### 4.5 . Container Handling charges

Sl. No.	Container Size	Rate per container			
		Empty Container		Loaded Container	
		Foreign (in ₹)	Coastal (in ₹)	Foreign (in ₹)	Coastal (in ₹)
1.	Upto 20'	90.28	54.17	189.44	113.66
2.	Above 20' and upto 40'	135.42	81.25	284.16	170.50
3.	Above 40'	180.56	108.34	378.88	227.33

#### 4.6. Electricity and monitoring charges for Reefer container

Sl. No.	Container Size	Rate per 4 hours or part thereof per container
1.	Upto 20' containers	₹117.00
2.	Above 20' and upto 40' containers	₹142.00
3.	Above 40 containers	₹167.00

**Notes:**

1. No private equipment shall be permitted into the port premises without prior permission of the NMPT.
2. The hire charges shall commence from the time the equipment is made available for use.
3. If the equipment is detained without use, detention charges shall be leviable at the rate of ₹100 per hour or part thereof.
4. A charge of ₹300 per equipment will be recovered if a requisition is cancelled in writing before the commencement of the period of hire, provided no such charges shall be recovered if the notice of cancellation was received before action was taken by the NMPT to comply with the requisition. In case where no written notice of cancellation is received before the commencement of the period of hire or where the equipment is used only for a portion of the period applied for, charges payable for the full period of requisition shall be recovered. If the NMPT is unable to supply the equipment to suit their convenience either for the entire period of requisition or for a part thereof, no charge shall be recovered for the period of non-supply of the equipment.
5.
  - (i). The hirer shall not put on the equipment hired or cause to be put on them by his agents or employees or other persons working under such hirer, any load heavier than the lifting capacities of the said equipment.
  - (ii). The hirer shall be liable to pay a penalty of ₹500 per every breach of the above condition whenever he is found guilty of such breach by the NMPT.
  - (iii). The cost of damage, if any, caused to the equipment by its being used in contravention of the above condition, shall, in addition to the penalty referred to above, be recovered from the hirer and shall include even the replacement value of the equipment if the damage caused makes such a recovery necessary. On admittance of the claim of damages of the equipment from the Insurance Company, the same shall be refunded to the hirer from whom the cost of the damage was collected.
6. The NMPT shall not be responsible to the hirer or any person for any loss or damage or injury to the life of the person arising directly or indirectly from the use of the equipment during the period of its supply for hire. The hirer shall indemnify the NMPT against all loss or damage or injury to life arising directly or indirectly from the use of the equipment during the period of the supply on hire to any property belonging to the Port including the equipment, or to any other person or property. The liability of the hirer shall not be affected by the fact that such loss or damage or injury to life may have arisen due to any act or default of any employee of the Port. The hirer shall also indemnify the NMPT for all liabilities under the Workmen's Compensation Act, 1923.
7. When equipment are requisitioned for a specified number of hours but are made available not continuously but at different times to suit the convenience of the Port, charges shall be calculated as if the hire was for a continuous period by totaling up the broken periods of work instead of rounding off each spell of work separately.
8. In case of breakdown of equipment due to mechanical defects, the period taken to repair shall be deducted in calculating the hire charges.
9. Wherever separate rate for coastal container handling are not prescribed, the admissibility and the extent of concession will be governed by clause (v) of Schedule 1.2-General Terms & conditions.

**CHAPTER - V****DEMURRAGE****5.1.1 Imports**

Demurrage charges at the following rates shall be levied in respect of all goods left in the port's Transit sheds or open space after the expiry of the free days and free periods till their delivery is effected.

Sl. No.	Classification	Unit	Rate
1.	Goods lying in the Transit sheds or in the open transit space except on which the rate of wharfage dues is fixed for each or by number	Per wharfage unit per day	(a). 1 <sup>st</sup> week ₹3.00 (b). 2 <sup>nd</sup> week ₹5.00 (c). Succeeding period ₹7.00
2.	Goods lying in the transit shed on which wharfage is charged on advalorem basis	Per CBM per day	(a). 1 <sup>st</sup> week ₹3.00 (b). 2 <sup>nd</sup> week ₹5.00 (c). Succeeding period ₹7.00

**Notes:****1. Free days**

- (i). Free days prescribed below shall exclude customs holidays and Port's non working days.
- (ii). Seven working days (excluding customs holidays and Port's non-working days) following the date of the complete discharge of the goods from the vessel on to jetties, quays or wharves shall be allowed as free period.

When goods are landed from the vessel into lighters, barges or other floating craft, the seven working days shall be calculated from the date of complete discharge of goods from the lighters, barges or other floating craft on the jetties, quays or wharves.

- (iii). In the case of salvaged goods, the free days shall be reckoned from the day following the date of notification of salvage by the Receiver or wrecks in the Official Gazette of Karnataka State.

**2. Free period:**

The following free periods shall be allowed in addition to the free days prescribed above:

- (i). Periods during which the goods are detained by the Collector of Customs for examination under sub-section (3) and (4) of section 144 of the Customs Act 1962 (152 of 1962), other than the ordinary process of appraisement and certified by the Collector of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of importers, plus one working day. The Customs holidays shall also be treated as free periods in addition.
- (ii). Periods during which the goods are detained by any public Health Authority whether cleared or destroyed.

**3. Survey of Goods**

If the goods are detained for survey, then a period not exceeding seven days excluding Customs holidays and Port's non-working days, from the date of completion of discharge from the vessel may be excluded while calculating the demurrage charges provided the goods are removed within twenty four hours after the completion of the survey.

4. **Empty or partially empty packages.**

Demurrage charges shall be payable on packages landed empty or partially empty.

5. **Demurrage charges on Sundays and Port Holidays**

Once demurrage charges begin to accrue, no allowance shall be made for Sundays and port holidays

6. **Delivery of goods**

Goods shall not be delivered to owners or consignees unless all dues leviable thereon, including demurrage charges are paid.

7. **Congestion of goods**

If at any time the Port apprehends a serious congestion in the transit area which may affect rapid transit of goods through the Port, it may direct the owners or consignees of any specified goods to remove such goods from the port premises within a specified period.

8. If the goods are not removed within a specified period, the Port may cause them to be removed and restacked in any other place within the Port premises at the expense and the sole risk of the owner or consignees. Goods so removed shall be charged demurrage charges at the rates prescribed in the Schedule of Demurrage (Imports) at (c) in Sl.No.1 or 2 whichever is applicable.

**5.1.2. Exports**

Demurrage at the rate of ₹3.00 per wharfage unit and or at ₹3.00 per CBM per day for all cargo charged at Advalorem rate, shall be levied after the expiry of the free days.

**Notes:**

1. **Free days**

- (i). Free days shall exclude the Customs holidays and port non-working days
- (ii). All cargo except salvaged goods (a) Twenty one days free days(excluding Customs holidays and Port's non-working days) from the actual date of the receipt of goods in the transit area. (b) From the date the vessel is berthed for working cargo to the date of the vessel completes loading.
- (iii). For salvaged goods, three free days (excluding Customs holiday and port's non-working days) from the date on which the goods were actually salvaged.

2. **Shut out cargo**

- (i). In the case of goods shut out from shipment and if removed outside, in addition to the free days mentioned in Note 1. the working day next to the date of completion of taking in of the exports by the vessel will also be allowed as a free day.
- (ii). In the case of goods shut out by one vessel and subsequently shipped by another vessel the free days shall count from the date of the first shut out, upto ten days excluding Customs holidays and port's non-working days. The total free period, however, shall not be more than 21 days as specified in Note 1.
- (iii). Cargo intended for export but not actually shipped will be allowed free days up to only seven days excluding Customs holidays and port's non-working days from the actual date of receipt of the goods in the transit area.

**3. Free periods**

In addition to the free days prescribed above, the period during which goods are detained by the Collector of Customs for examinations under Sub section (3) and (4) of Section 17 and for chemical test under Section 144 of the Customs Act, 1962, other than the ordinary processes or appraisement and certified by the Collector of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of the exporters, plus one working day shall also be allowed as free period. The Customs holidays shall also be treated as free periods in addition.

**4. Congestion of goods**

If at any time the Port apprehends a serious congestion in the transit sheds or other spaces allotted for the goods in transit to the detriment of the rapid transit of goods through the Port, it may direct the owner or consignor or Agents of any specified goods to remove such goods from the Port premises within a specified period. If the goods are not removed within such period, Port may cause them to be removed and restacked in any other place within the Port premises at the expense and the sole risk of the owner or shipper/agents. Demurrage charges shall be levied on such goods in accordance with the rate specified for demurrage on export cargo.

**5. Transhipment of Goods**

The free period shall be allowed for the transhipment cargo up to 28 days excluding Customs holiday and port's non-working days from the date of receipt of the goods.

**General Notes:**

1. Demurrage charge on both import and export cargo shall not accrue for the period when the NMPT is not in a position to deliver/ship cargo when requested by the user
2. If operational area is licensed on rental terms to users, demurrage charge on cargo stored there-at shall not be levied again.

**CHAPTER - VI****OTHER CHARGES****6.1. Charges for supply of water**

Description	Rate per K.L./Tonne	
	Foreign-going vessels (in US \$)	Coastal vessels (in ₹)
Water Charges	3.50	93.55

**6.2. Charges for use of bunkering facility alongside berths**

Sl. No.	Description	Rate per M.T. (in ₹)
1.	For providing bunkers alongside berth(s) through fixed pipelines or loading arms or flexible hoses of users or through mobile trucks/trainers	27.00

**6.3. Marshalling yard usage charges**

Sl. No.	Description	Rate per M.T. (in ₹)
1.	Use of Marshalling yard only	8.00
2.	Use of Marshalling yard including private siding inside the wharf	10.00



**6.4. Fees for issue of Licence to C&F Agency**

Sl. No.	Description	Rate (in ₹)
1.	New Licence	5000.00 for two calendar years
2.	Renewal within the period of licence for a further period of two calendar years	1000.00 per licence
3.	For issue of duplicate licence when the original is lost or defaced	200.00 per licence
4.	For temporary licence for a period not exceeding one year	1000.00 for one calendar year

**Note:**

Renewal of licence shall be effected only if the licence was utilised and transacted activities at the port during the pervious licence period. Failure to renew the licence within the specified period entails cancellation of the licence.

**6.5. Fees for issue of licence to Steamer Agency**

Sl. No.	Description	Rate (in ₹)
1.	New Licence	5000.00 per licence
2.	Renewal within the period of licence for a further period of two calendar years	1000.00 per licence
3.	For issue of duplicate licence when the original is lost or defaced	200.00 per licence
4.	For temporary licence for a period not exceeding one year	1000.00 for one calendar year

**Note:**

Renewal of licence shall be effected only if the licence was utilized and transacted activities at the port during the pervious licence period. Failure to renew the licence within the specified period entails cancellation of the licence.

**6.6. Charges for hire of launches and tugs within the limits of the Port.****I. Tugs**

Sl. No.	Name of the vessel	Rate per hour or part thereof	
		Foreign-going vessels (in US \$)	Coastal vessels (in ₹)
1.	22.50 T B P	612.75	16,379.00
2.	32.50 T B P	1,187.20	31,734.00
3.	50.00 T B P	1,761.64	47,089.00

**Note:**

For use of the above tugs by Indian Navy and Coast Guard only 60% of the rate prescribed above shall be levied.

**II. Launches**

Sl. No.	Name of the vessel	Rate per hour or part thereof	
		Foreign-going vessels (in US \$)	Coastal vessels (in ₹)
(a).	Multi purpose vessel: M V. Mallya	1148.90	30,710.00
(b).	Mooring Launches	114.89	3,071.00
(c).	Pilot Launches	291.05	7,780.00
(d).	Survey Launch	230.82	6,170.00

**6.7. Hire charges for cargo handling equipment**

Sl. No.	Equipment	Rate per hour or part thereof (in ₹)	
1.	Coles Husky 680S of 75 MT capacity	2,100.00	
2.	TIL – GROVE 75 MT capacity Mobile Crane (RT 880)	3,619.00	
3.	10 MT capacity Fork Lift Truck	530.00 subject to a minimum of ₹2120.00	
4.	Tata Truck Model LPT 909/36	417.00 subject to a minimum of ₹3336.00	
5.	Escorts Model 8100, 10 MT capacity Hydraulic crane	650.00 subject to a minimum of ₹1300.00	
		Foreign-going (in ₹)	Coastal (in ₹)
6.	Hindustan 2021 Pay loader	780.00	468.00
7.	3 Ton Forklift Trucks	90.00 subject to a minimum of ₹180.00	54.00 subject to a minimum of ₹108.00

**Notes:**

1. No private equipment shall be permitted into the port premises without prior permission of the NMPT.
2. The hire charges shall commence from the time the equipment is made available for use.
3. If the equipment is detained without use, detention charges shall be leviable at the rate of ₹100 per hour or part thereof.
4. A charge of ₹300 per equipment will be recovered if a requisition is cancelled in writing before the commencement of the period of hire, provided no such charges shall be recovered if the notice of cancellation was received before action was taken by the NMPT to comply with the requisition. In case where no written notice of cancellation is received before the commencement of the period of hire or where the equipment is used only for a portion of the period applied for, charges payable for the full period of requisition shall be recovered. If the NMPT are unable to supply the equipment to suit their convenience either for the entire period of requisition or for a part thereof, no charge shall be recovered for the period of non-supply of the equipment.
5.
  - (i). The hirer shall not put on the equipment hired or cause to be put on them by his agents or employees or other persons working under such hirer, any load heavier than the lifting capacities of the said equipment.
  - (ii). The hirer shall be liable to pay a penalty of ₹500 per every breach of the above condition whenever he is found guilty of such breach by the NMPT.
  - (iii). The cost of damage, if any, caused to the equipment by its being used in contravention of the above condition, shall, in addition to the penalty referred to above, be recovered from the hirer and shall include even the replacement value of the equipment if the damage caused makes such a recovery necessary. On the recovery of the claim of damages of the equipment from the Insurance Company, the amount admitted by the Insurance Company shall be refunded to the hirer.
6. The NMPT shall not be responsible to the hirer or any person for any loss or damage or injury to the life of the person arising directly or indirectly from the use of the equipment during the period of its supply for hire. The hirer shall indemnify the NMPT against all loss or damage or injury to life arising directly or indirectly from the use of the equipment during the period of the supply on hire to any property belonging to the Port including the equipment, or to any other person or property. The liability of the hirer shall not be affected by the fact that such loss or damage or injury to life may have arisen due to any act or default of any employee of the Port. The hirer shall also indemnify the NMPT for all liabilities under the Workmen's Compensation Act, 1923.

7. When equipment are requisitioned for a specified number of hours but are made available not continuously but at different times to suit the convenience of the Port, charges shall be calculated as if the hire was for a continuous period by totaling up the broken periods of work instead of rounding off each spell of work separately.
8. In case of breakdown of equipment due to mechanical defects, the period taken to repair shall be deducted in calculating the hire charges.
9. Wherever coastal rates are not prescribed for cargo/container handling, the admissibility and extent of concession will be governed by clause (v) of Schedule 1.2 – General Terms and conditions.

**6.8. Charges for use of Harbour Mobile Cranes installed by the private operators:**

(I). For Dry Bulk Cargo

Average daily crane performance (In Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (In ₹)	
	Foreign	Coastal
9500-10499	28.31	16.98
10500-11499	29.98	17.98
11500-12499	31.64	18.98
12500	33.31	19.99
12501-13500	34.97	20.98
13501-14500	36.64	21.98
14501-15500	38.34	23.00

**Note:** To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes and for the 2<sup>nd</sup> thousand tonnes the rate was enhanced to 110% of the base rate. The rate for third thousand tonnes was arrived by enhancing the base rate by 115%. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 15500 tonnes. Likewise, ceiling rates for performance below 9500 tonnes shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

(II). For Break-bulk cargo:

(A). Steel and Bagged Cargo

Average daily crane performance (in Metric tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
5000-5999	65.95	39.57
6000	69.43	41.66
6001-7000	72.90	43.74

**Note:** To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 7000 tonnes. Likewise, ceiling rates for performance below 5000 tonnes shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

(B). Others

Average daily crane performance (in Metric tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
2750-3749	105.59	63.35
3750	111.15	66.70
3751-4750	116.70	70.02

**Note** To calculate the incremental ceiling rates as shown above the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate

beyond 4750 tonnes Likewise, ceiling rates for performance below 2750 tonnes shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

**Notes:**

- (i). The formula for calculation of average berth-day out put is as follows:

$$\frac{\text{Total Quantity loaded / unloaded by the MHC}}{\text{Total time taken from vessel commencement to completion}} \times 24 \text{ hours}$$

- (ii). According to the average berth-day output for the vessel from commencement to completion of loading / discharge of cargo, the appropriate rate of crane hire charge will be chosen for recovery from port users for the full quantity of cargo loaded / discharged.
- (iii). If one MHC works with another MHC or ELL crane/s, the Berth-day output for the crane will be ascertained on the basis of the quantity as recorded by the MHC's load meter.
- (iv). In case of breakdown of the crane for more than one hour till the vessel leaves the berth, the quantity handled by MHC will be determined taking into account cargo loaded / discharged prior to break-down divided by crane working hours and multiplied by 24.
- (v). In case of stoppages of operation of MHC for more than two hours at a stretch for reasons not attributable to the MHC, appropriate allowance will be allowed to the crane while calculating the total time of crane operation in the vessel. Stoppages of MHC for less than 2 hours will not be taken into consideration for the above purpose. No allowance will be allowed for stoppages attributable to the MHC. All stoppages in loading / unloading operations during working of MHC are required to be certified by the Stevedore of the vessel in the daily vessel performance report.
- (vi). In case shifting of a vessel becomes necessary due to breakdown / non-performance of MHC, the shifting charges of the vessel from berth to anchorage will be recovered from the crane operator in addition to a penalty of Rs 1 00 000/- (Rupees one lakh only). The shifting charges so recovered will be refunded to the vessel's agent while the penalty will be retained by the port.
- (vii). In case of dispute on the average output, the decision of the port trust will be final and binding.

**6.9. Miscellaneous Charges**

**1. Charges for taking photographs or shooting films in the harbour premises:**

Sl. No.	Classification	Rate (in ₹)
1.	For shooting of films by film making company or private parties	10,000 per day or part thereof
2.	For still photographs of export/import cargoes	400 per day or part thereof
3.	For taking photographs of the parties or of the crew on Board the ships and in case not covered in clauses (1) & (2) above	50.00 per each time for each party

**Notes:**

1. The permission shall be issued by the NMPT or any official authorised by it.
2. Still photographs taken and shooting film by the State and Central Govt for education and scientific purposes and in connection with Govt Publicity and snipping activities are exempted from paying charges.

3. Any other cases of taking still photographs and shooting of films within the perimeter wall or in the Port premises shall be at the discretion of the NMPT on merit of each case
4. The charges shall be paid in advance and no refund of such payments shall be allowed for any failure/cancellation of the programme.
5. If the cancellation of programme is at the instance of the Port or under extraordinary circumstances the charges paid shall be refunded subject to the claim in time
6. The hire charges for any craft and or appliance of the Port if any, that are supplied and used by the film making company or by those taking photographs shall be levied as per the respective provisions of the Scales of Rates in addition to charges payable under this scale.

**II. Fees of issue of passes/licence for entry into the wharf:**

Sl. No.	Classification	Rate (in ₹)
1.	For issue of temporary pass for admission into the Harbour (per head, per day)	2.00
2.	Temporary pass for bus, authorized trucks carrying passengers (per vehicle per day)	50.00
3.	Temporary pass for trucks/trailers/tippers (per day)	10.00
4.	Temporary pass for Car/Jeep/Van (per day)	6.00
5.	For private cargo handling equipments (per day)	75.00
6.	Issue/renewal of permanent photo pass (per head)	100.00
7.	Issue of duplicate photo pass (per head)	250.00
8. (a).	Permanent vehicle pass for trucks/trailers/tippers For six months For one year For duplicate	500.00 800.00 250.00
(b).	Permanent vehicle pass for car/jeep/van For six months For one year For duplicate	380.00 600.00 250.00
9.	Permanent pass for private cargo handling equipments For six months For one year	2500.00 4000.00
10.	Entry fees for cargo trucks entering the Bounded area of the Port - payable by C&F Agent per entry	10 00

**Notes:**

1. The licence shall be issued by the NMPT or any official authorized by it
2. The payment of the charge will not automatically entitle a person to get a pass.
3. The temporary pass shall be valid for a day for which it is obtained from zero to zero hours.
4. The NMPT may issue temporary passes free of charge to the distinguished guests to the Port, visiting staff of other Major Ports and other Govt Officers/officials connected with the Port Trust and visiting the Wharf on official duty. No charges shall also be collected from the employees of the Port holding valid identity cards and other shipping interests holding valid photo passes issued by the NMPT.
5. Only persons who have harbour entry passes will be issued with temporary vehicles licence on payment of the above prescribed fee and it is not transferable
6. No refund will be allowed for the charges once paid for temporary vehicle licences issued by the Port.

7. Drivers of vehicles (with permanent licence) are exempted from the payment for entry into the Wharf.
8. No refund will be allowed for the charges once paid for the licences issued for the vehicles covered by item above for unexpired period of licence.
9. Failure to apply for the renewal of the annual or half yearly licence within 15 days, before the day of expiry thereof may entail cancellation of the licence or levy of penalty of ₹30/- per vehicle in addition to the renewal fee.
10. A fee of ₹30/- shall be charged for transfer of each annual or half yearly licence due to change of ownership of the carriers.
11. A sum of ₹30/- shall be charged for the issue of a duplicate annual or half yearly licence when the original is defaced or illegible or is lost.
12. Vehicles i.e. carriers of goods belonging to the New Mangalore Port Trust and other Major Port Trusts alone shall be exempted from holding a licence.
13. Any other vehicles not covered by above may be exempted from charge under the scale of Rates at the discretion of the NMPT.
14. No refund is permissible for the unexpired period of licence.
15. Whenever damage to the NMPT property is caused by any vehicle plying within the NMPT foreshore premises, the owner of the vehicle shall accept liability thereof and pay the damages resulting therefrom.

**III. Fees for the hire of weighing scale and for the issue of certificates of weights:**

(1).	For hire of weighing scales	₹1.00 per tonne part thereof
(2).	For issue of certificate of total tonnage of cargo	₹3.00 per tonne or part thereof for weightment of consignment (i.e. for goods covered by one application) subject to a minimum of ₹15/- per certificate

**Notes:**

1. The attendant labour shall be supplied by the parties concerned in all cases.
2. Charges shall be levied in accordance with the above scale when it is necessary for the Port to weigh goods, e.g. for the purpose of assessing the amount of wharfage payable in respect of the goods.
3. No refund of hire charges shall be allowed in case a notice of cancellation of requisition is not sent to the authorised officer of the NMPT in writing so as to reach him at least 2 hours prior to the commencement of the period of hire.
4. A fee of ₹10/- each shall be levied for a duplicate certificate of payment issued by the port authorities.

**IV. Charges for the use of weigh bridges:**

(1)	Weightment of cargo on the Port Lorry weigh bridge	₹15 per truck both ways
(2).	For issue of weighing Certificate	₹25 per Certificate in addition to the charge prescribed at (1) above.

**Notes:**

1. The weighbridge shall be used only for weighing lorries or carts etc, with or without loads.

2. The fee under item (1) above shall cover hire charges of passing the cart or lorry etc, both empty and loaded over the weighing platform. The fee under item (2) above shall be payable in addition for the issue of certificate showing both the tare and loaded weight of the vehicle.
3. If any empty lorry after recording the tare weight on the ports weigh bridge within the wharf area is not brought to the ports weigh bridge during the same day with a load for recording the gross weight, a fee of ₹5.00 per lorry shall be payable by the party on whose behalf the tare weight is asked to be recorded.
4. The weigh bridge shall be manned by the NMPT
5. The NMPT shall not be responsible to the hirer or any person for any loss or damage or injury to life arising directly or indirectly from the use of the weigh bridge during the period of its hire. The hirer shall indemnify the NMPT against all loss or damage or injury to life arising directly or indirectly from the use of the weigh bridge to any other person or property. The liability of the hirer shall not be affected by the fact that such loss or damage or injury to life may have arisen due to any act or default of any employee of the port. The hirer shall also indemnify the NMPT for all liabilities under the Workmen's Compensation Act, 1923.

**V. Charges for issue of Entry & Clearance Certificate:**

Charges for issue of entry and clearance certificate to Master/Owner/Agent of vessel which calls at the Port for crew change and anchor within or beyond port limits without discharging or loading any cargo or passenger.	₹1000.00 per Certificate
---	-----------------------------

**CHAPTER - VII**

**Levy for supply of cargo handling worker from Registered Cargo Handling Labour Wing for cargo handling operations**

The charges for obtaining services of cargo handling worker from New Mangalore Port Trust Registered Cargo Handling Workers' Administrative Wing shall be as follows:

Sl. No.	Commodity	Foreign Cargo (₹ per tonne)	Coastal Cargo (₹ per tonne)	Benchmark productivity per Gang per shift (In tonnes)
1.	Iron Ore	25	25.00	1644
2.	Coal	25	15.00	1352
3.	Lime stone	25	15.00	1268
4.	Coke	35	21.00	792
5.	Granite	35	21.00	794
6.	MOP	40	24.00	972
7.	Maize	45	27.00	637
8.	Pig Iron	45	27.00	440
9.	DAP	50	30.00	958
10.	Rock Phosphate	50	30.00	944
11.	Urea	50	30.00	733
12.	Clay	30	18.00	220
13.	Machinery	100	60.00	316
14.	Timber	100	60.00	193
15.	Wood pulp	50	30.00	99
16.	Wheat	35	21.00	814
17.	Sulphur	40	24.00	594
18.	M. Logs	100	60.00	94
19.	Bentonite	45	27.00	840
20.	Yellow Peas	25	15.00	1034
21.	Container per TEU	450	270	82 TEU

22.	Other foodgrains and cereals	35	21.00	814
23.	Other Bulk Cargo not classified above	45	27.00	275
24.	Iron ore by HMC	4.83	4.83	4993
25.	Coal (mechanical by HMC)	4.75	2.85	4028
26.	Coke (mechanical by HMC)	6.93	4.16	2787
27.	Lime stone (mechanical by HMC)	5.38	3.23	3772
28.	Urea (mechanical by HMC)	12.48	7.49	1163
29.	MOP (Mechanical by HMC)	4.85	2.91	5422

**Notes:**

- (i). The rate indicated above is in addition to the actual incentives calculated as per the respective clauses of prevailing settlement / scheme and payable to the NMPT by the licensed stevedores.
- (ii). Following penalty / incentive in the rate prescribed will apply for performance below / higher than the benchmark level of productivity per gang/ shift prescribed in the schedule :

On achieving productivity higher than the benchmark level of productivity per gang/shift prescribed in the schedule	Rebate on the rate prescribed in the above schedule if the productivity achieved is higher than the benchmark productivity per gang/shift (in %)	On achieving productivity lower than the benchmark level of productivity per gang/shift prescribed in the schedule	Penalty on the rate prescribed in the above schedule if productivity is lower than the benchmark productivity per gang/shift (in %)
Upto 10% higher than the productivity prescribed	10%	Upto 10% lower than the productivity prescribed	10%
Above 10% to 20%	20%	Below 10% to 20%	20%
Above 20% to 30%	30%	Below 20% to 30%	30%